
historia
urbanistica y edilicia
de la ciudad de
montevideo
c.altezor
h.baracchini
NI OFENDO NI TEMO
LIBERTAD
i.d.m. biblioteca josé artigas 1971



JUNTA DEPARTAMENTAL DE MONTEVIDEO

BIBLIOTECA "JOSE ARTIGAS"

CARLOS ALTEZOR
HUGO BARACCHINI

Historia urbanística y edilicia de la ciudad de Montevideo

Segundo premio del concurso de obras monográficas de carácter inédito sobre "Historia de la ciudad de Montevideo", Categoría I, dispuesto por la Junta Departamental de Montevideo en marzo de 1969

Montevideo
1971

HISTORIA URBANISTICA Y EDILICIA DE LA CIUDAD DE MONTEVIDEO

Desde su fundación colonial hasta nuestros días

JUNTA DEPARTAMENTAL DE MONTEVIDEO

LEGISLATURA 1967-1972

MESA 1970

Sr. Edegar GUEDES, Presidente
Agr. Alfonso Raúl DEVITA, 1er. Vicepresidente
Sr. Domingo PEREZ LOPEZ, 2do. Vicepresidente

E D I L E S

ACOSTA GIUSSO, Teodoro A.
AGUERRE ZANATTA, Carlos
AREBALO, Amadeo A.
ARNABAL DAGNINO, Arturo
AZAMBUJA, Gumersindo
BADO, Washington
BARRETO, Heráclito
BASSO, María Teresa
BLANCO, Hércules
BOUZA, Federico
BRUERA, Leopoldo
CABRERA GIORDANO, Carmelo
CALLERIZA, José Carlos
CASTRO CARAVIA, Oribe J. F.
ELICHIRIGOITY, Carlos
FERNANDEZ, Pedro
FIGOLI ZABALETA, Juan
GADEA GUERRERO, Hermes
GALVAN, Juan Carlos
GERSCHUNI PEREZ, Jaime
GUARIGLIA, Ricardo
IRIBERRY, Graciano
MACHADO, Luis E.
MARTINEZ GALLARDO, Enrique
MASSIOTTI, Héctor C.
PECOY, Nicolás E.
URBANO, Hugo
URRETAVIZCAYA, María Amelia

Alfredo LAMBOGLIA DE LAS CARRERAS
Secretario General

JUNTA DEPARTAMENTAL DE MONTEVIDEO

COMISION DE BIBLIOTECA 1969

Presidente:	Sr. Héctor C. MASSIOTTI
Secretario:	Sr. Juan FIGOLI ZABALETA
Vocales:	Sr. Carlos AGUERRE ZANATTA
	Prof. Gumersindo AZAMBUJA
	Sr. Leopoldo BRUERA

LLAMADO A CONCURSO NACIONAL SOBRE "HISTORIA DE LA CIUDAD DE MONTEVIDEO"

Montevideo, octubre 29 de 1968.

Señor Presidente de la Junta Departamental,

Don Heráclito Barreto.

Presente.

De mi mayor consideración:

Desde la importante "Montevideo Antiguo" al rescate de las "Historias del viejo Montevideo" en nuestros días, pasando por toda una serie de estudios parciales, más o menos profundos, en aspectos sociales, urbanísticos, políticos, o simplemente anecdotarios, distintos historiadores y escritores han sucumbido a la atracción que Montevideo como tema, ejerció sobre ellos.

Sin embargo aun nuestra generación le debe a "Montevideo" su historia. ¿Por qué nació, qué, quiénes y cómo influyeron en su desarrollo, evolución y posterior transformación? ¿Qué factores, qué tendencias, qué hombres modelaron su vida, su crecimiento, sus costumbres? Miles de interrogantes que desafían una respuesta a obtener de un estudio profundo de fuentes documentarias aun hoy inexploradas. ¿Y quién mejor que la Junta Departamental, heredera de toda una tradición de gobierno y política comunal, desde los viejos tiempos de las relevantes Juntas Económico-Administrativas, para auspiciar y hacer pública la historia que a Montevideo le falta?

De ahí nació la idea, que por medio de esta moción presentamos para que la Junta propicie un concurso sobre temas históricos de Montevideo a hacerse público en el próximo mes de diciembre cuando se cumple el 242º aniversario de su fundación. Sugerimos, en una primera instancia sometida a consideración de la Corporación, el llamado a un concurso abierto entre todos los ciudadanos del país, a través de la Biblioteca de la Institución, dotándolo de un importante premio en metálico y de un mucho más importante compromiso de publicación, en caso de presentarse una obra digna representante del tema elegido. Podríamos continuar esbozando en grandes líneas nuestro pensamiento, sin embargo entendemos más conveniente que se encomiende a la Comisión de Biblioteca la tarea de dar forma definitiva a la idea bosquejada y para ello solicitamos a usted se digne someter a consideración de la Junta Departamental la siguiente:

MOCION:

Encomiéndase a la Comisión de Biblioteca la elaboración de bases y el posterior llamado a concurso entre todos los habitantes del país, sobre el tema "Historia de la ciudad de Montevideo". Héctor Massiotti (Edil).

JUNTA DEPARTAMENTAL DE MONTEVIDEO

Resolución Nº 1.420

LLAMADO A CONCURSO

"1º La Junta Departamental de Montevideo por intermedio de su "Comisión de Biblioteca, llama a concurso para la realización de obras "monográficas de carácter inédito, que versen sobre las siguientes categorías:

"Categoría I — Historia de la Ciudad de Montevideo: características de "su evolución política, social, cultural y urbanística.

"Los concursantes podrán abordar estos temas en forma general y con- "junta, con relación a toda la historia de la ciudad, o en forma parcial, "con referencia a un período o un aspecto de ella.

"Categoría II — Los Barrios Montevideanos: Proceso de su creación "y evolución; vida y costumbres.

"Los trabajos podrán referir a uno o más barrios en un período o en "la generalidad de su historia.

"2º — Tendrán derecho a intervenir en el concurso todos los ciudadanos "naturales o legales de residencia acreditada en el país, que no hayan parti- "cipado en concursos similares propiciados por organismos dependientes del "Gobierno Nacional.

"DE LAS OBRAS

"3º — Cada concursante presentará, en el momento de su inscripción, "cuatro ejemplares de su obra, escritos a máquina de un solo lado del papel, "en formato carta, a dos espacios y veinticinco renglones por página. Los "ejemplares deberán estar escritos en idioma español y no serán devueltos "a sus autores en ningún caso.

"4º — La inscripción y presentación de los trabajos se harán efectivas "en la Junta Departamental de Montevideo, Sección Despacho, 25 de Mayo "609, Piso 1ro., durante el período comprendido entre los días 1º y 15 de "julio de 1970, de 15 a 19 horas.

"DE LOS CONCURSANTES

"5º — Los concursantes deberán presentar las obras bajo seudónimo, "debiendo acompañarlas con un sobre lacrado en cuya carátula conste el "seudónimo elegido y el título de la obra, así como la categoría en que se "inscribe. El sobre contendrá los datos personales del concursante.

"6º — La inscripción bajo seudónimo se hará por intermedio de un "representante que deberá exhibir su documento de identidad.

"7º — Las obras se presentarán contra recibo que expedirá la oficina "inscriptora y los representantes de los concursantes deberán declarar por "escrito y bajo firma, la categoría en la que inscriben los trabajos. En caso "de extravío del recibo, sólo podrá solicitar uno nuevo quienes hayan te- "nido a su cargo la inscripción.

"DE LOS JURADOS

"8º — Para cada una de las categorías establecidas en el Art. 1º del "presente reglamento, se designará un Jurado de tres miembros integrado "de la siguiente forma:

"Dos (2) representantes de la Junta Departamental de Montevideo, a "designar por la Mesa a propuesta de la Comisión de Biblioteca.

"Un (1) representante del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay.

"9º — Cada Jurado tomará sus decisiones por simple mayoría de inte- "grantes. En todos los casos el voto deberá ser fundado y constar en el acta "respectiva, la que estará a disposición de los concursantes.

"10º — Los Jurados podrán declarar desiertos algunos o todos los "premios. Los fallos del Jurado serán inapelables.

"11º — Los Jurados respectivos deberán pronunciar sus fallos antes del "31 de agosto de 1970, los que serán elevados a la Junta Departamental de "Montevideo para su homologación.

"12º — En caso de que el Jurado considere que un trabajo no corres- "ponde a la categoría elegida por el autor, la obra se tendrá por no presen- "tada al concurso. Esta decisión también deberá ser fundada y constar en "el acta correspondiente.

"13º — Dispónese que cada uno de los Jurados, percibirá una remune- "ración, cuyo monto será fijado por la Comisión de Biblioteca en el mes "de junio de 1970.

"14º — Los integrantes de los Jurados no podrán concursar en ninguna "de las categorías mencionadas.

"DE LOS PREMIOS

"15º — Los premios a adjudicarse en cada categoría serán los siguientes

"1) — Un primer premio de $ 250.000.00 (doscientos cincuenta mil pesos).

"2) — Un segundo premio de $ 150.000.00 (ciento cincuenta mil pesos).

"16º — Las obras a las que se les otorgue el primer premio en cada "categoría, serán editadas por la Biblioteca de la Junta Departamental de "Montevideo, en tiradas de 2.000 ejemplares, siempre que en los fundamen- "tos del fallo del Jurado respectivo así sea aconsejado.

"17º — Mediante el pago de los primeros premios, la Junta Departa-
"mental de Montevideo adquiere los derechos universales de las obras cuya "publicación sea aconsejable a criterio del Jurado respectivo.

"18º — Los Jurados podrán además aconsejar la publicación de otros "trabajos y la Junta Departamental de Montevideo por intermedio de su "Comisión de Biblioteca resolverá, en un plazo no mayor de 90 días a "partir de la fecha del fallo del Jurado respectivo, en relación con la "publicación o no de los mismos.

"DISPOSICIONES GENERALES

"19º — La Comisión de Biblioteca de la Junta Departamental de Mon-"tevideo, es la única autorizada para resolver o someter a consideración de "la Corporación por la vía correspondiente, las gestiones o consultas sobre "situaciones no previstas en las presentes bases.

"20º — El concursante que violare algunas de las disposiciones de estas "bases, podrá ser sancionado con la prohibición de intervenir en concursos "auspiciados por la Junta Departamental de Montevideo, por un plazo de "1 a 10 años. La sanción será aplicada por la Corporación apreciando la "gravedad de la falta.

"21º — La sola presentación a este concurso, supone, sin lugar a prueba "en contrario, que el interesado conoce estas bases y las acepta integramente.

Sala de Sesiones de la Junta Departamental de Montevideo,
a los once días del mes de marzo de 1969.

NICOLAS PECOY
2do. Vicepresidente

A. Lamboglia de las Carreras
Secretario General

En Montevideo, a los nueve días del mes de octubre de mil novecientos setenta, se reúnen, en la sede de la Junta Departamental de Montevideo, los miembros del Tribunal del Concurso: "Historia de la Ciudad de Montevideo", señores doctor Eugenio Petit Muñoz y arquitecto Fernando García Esteban, por la Junta Departamental; y, profesor Simón Lucuix, por el Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay. Actúa en la Secretaría de Actas el señor Alción Cheroni.

Fueron presentados cinco trabajos, cuya nómina se detalla subsecuentemente: "Historia del Desarrollo Edilicio y Urbanístico de Montevideo (1829-1914)", seudónimo "Pedro Millán": Estudio Exhaustivo del Origen del Nombre de Nuestra Capital: "Montevideo", seudónimo "Murciélago"; "Historia Urbanística y Edilicia de la Ciudad de Montevideo", seudónimo "Extramuros"; "La Asistencia Médica en el Territorio de la Ciudad de Montevideo desde la Precolonia hasta 1875", seudónimo "Medicina es Cultura"; e "Historia de la Ciudad de Montevideo", seudónimo "Oriental".

Entrando en la consideración y estudio de los trabajos recibidos, se realiza, por parte de los miembros de este Tribunal, un pormenorizado análisis de todas y cada una de las obras. Los señores Lucuix y Petit Muñoz fundamentan coincidentemente sus votos respectivos, del siguiente modo: "Ante todo estiman que dos de los trabajos presentados se destacan nítidamente como muy superiores a los demás, tanto por la pertinencia y el ajuste de sus enfoques como por la seriedad y la base de hechos y el respaldo documental sobre los cuales han planteado el desarrollo y el tratamiento del tema, y de los respectivos períodos del mismo: tema que es común a ambos trabajos y que sus autores han podido elegir válidamente dentro de la amplitud que les concedían los términos del llamado a concurso".

"Y especifican que los trabajos a que se refieren son los señalados bajo el seudónimo "Pedro Millán" y "Extramuros", sin que ello importe desconocer méritos relativos de diferente naturaleza y grado en los demás que han sido sometidos al fallo —del Tribunal—. Dentro de ese juicio que se complacen en adjudicar por igual a ambos trabajos, no vacilan en proclamar, con todo, que "Pedro Millán" es un modelo de investigación científica por la amplitud y multiplicidad de direcciones del panorama que abarca, la riqueza del aporte de datos, bibliográficos, de hemeroteca y de archivo, que en torno a cada uno de los aspectos tratados han sabido acumular, haciéndolo, además con solvencia y prolijidad técnicas inobjetables, y que revelan una labor metodológica y sistemática de años de búsquedas pacientes; por el acierto con que ha salvado del olvido nombres y cosas que deben quedar registrados, y, sobre todo, por la inteligencia y la oportunidad con que ha sabido seleccionar, para su transcripción, así las páginas representativas de época de poderosa eficacia evocadora, como las cifras y los coeficientes estadísticos significativos, de modo tal que conducen al lector a ir asistiendo, grado a grado y diríase que momento a momento, a la vida y al crecimiento de la ciudad, no sólo en cuanto a su extensión y sus barrios, panoramas y paisajes, sino también en cuanto a su organización administrativa y al surgimiento incesante de los sucesivos servicios públicos y al esbozo, no por necesariamente sumario menos adecuado, aún tratándose como se trata, del desarrollo urbanístico y edilicio de una época, de sus valores culturales; realizando, gracias a la feliz conjugación de todo ello, el acierto difícil de alcanzar de una auténtica resurrección histórica, que sería deseable prosiguiera su autor, haciéndola extensiva a los períodos anterior y posterior al que hizo objeto de su estudio. Destacan, por otro lado, en "Extramuros", una vigorosa y original conceptualización de los problemas y los hechos de orden urbanístico, sin salirse de los límites severos de un sólido encuadre histórico, dentro de la periodización que acertadamente ha establecido su autor y que abarca una extensión cronológica mayor por un lado hacia el pasado y por el otro hacia el presente, que el que se estudia en "Pedro Millán", completando su labor escrita con una profusión y un manejo eficientísimo de planos y fotocopias y de proyectos y planes administrativos no utilizados por "Pedro Millán", aunque el trabajo, en su conjunto, no alcanza la vastedad del panorama que en aquél se desarrolla, en cuanto a multiplicidad de series históricas, ni los rigores de investi-

gación que se señala más arriba y que le prestan un superior sustento científico. Por tales fundamentos y consideraciones los señores Lucuix y Petit Muñoz votan coincidentemente, Primero: que se otorque el primer premio al trabajo presentado bajo el lema "Pedro Millán"; Segundo: que se otorgue el segundo premio al trabajo presentado bajo el lema "Extramuros"; y, tercero: que aconsejan la publicación de ambos valiosos trabajos".

"El profesor Arq. Fernando García Esteban fundamenta su voto de la siguiente manera: "De los cinco trabajos presentados, dos se destacan nítidamente y merecen, a mi juicio, ser publicados, aparte de recibir los premios instituídos. Me refiero a los que se individualizan con los seudónimos "Extramuros" y "Pedro Millán". El primero, de redacción ágil y expresión concisa, es altamente conceptual; presenta un enfoque original y riguroso de la temática; en su ordenación, las referencias a fuentes se complementan con transcripciones fuera de capítulo; el planteamiento se define dentro del proceso de desarrollo urbano y pondera, con justeza lo técnico —buen dominio del lêxico— con la problemática histórica y las incidencias de lo económico-social. Aunque breve, abarca hasta la realidad actual y abre opción a problemáticas vigentes. Si bien pueden reconocerse algunas carencias, éstas pesan menos en el conjunto de virtudes y cabe admitir fácilmente que serán completadas con apéndices o nuevos estudios histórico-críticos. El texto cuyo autor se oculta con el seudónimo "Pedro Millán", resulta obra amplia, informada, con documentación copiosa y relación ordenada de los hechos históricos, urbanísticos y edilicios; es, no obstante, reiterativa en algunas partes y con tratamiento diverso de la compleja realidad que trata de abarcar; se extiende acumulando datos y comparaciones sobre determinados aspectos, en tanto que otros concretamente los culturales merecen, por elección o alusión breve, un implícito juicio de valor que al menos, se entiende controvertible".

"El estilo es, además algo denso. Estas observaciones son de entidad relativa frente al cúmulo de aportes que reúne y que configuran un texto serio, excelente para el conocimiento del punto que trata. Por las razones expuestas, otorgo mi voto para el primer premio al individualizado por "Extramuros"; el referido "Pedro Millán" entiendo que es acreedor al segundo. No habiéndose logrado unanimidad en pronunciamiento del jurado para la calificación primera, mantengo el voto para segundo puesto a "Extramuros", sin que ello suponga juicio negativo hacia el otro trabajo, pues repito, ambos debieran ser publicados".

De acuerdo con los votos emitidos se resuelve otorgar el Primer Premio, por mayoría, al trabajo presentado bajo el seudónimo de "Pedro Millán"; y el Segundo Premio, por unanimidad, al que se conoce por el seudónimo de "Extramuros".

Por unanimidad, y en consideración a los méritos expuestos en los fundamentos de votos y atendiendo a lo dispuesto en los artículos 16 y 18 de las Bases para el Llamado a Concurso, se aconseja la publicación de las dos obras premiadas.

Conforme con lo resuelto por la Comisión de Biblioteca de la Junta Departamental de Montevideo, los sobres correspondientes a los ganadores del concurso, serán abiertos en acto público, en fecha y lugar que se determinará oportunamente.

Dr. Eugenio Petit Muñoz. Prof. Simón Lucuix.
Arq. Fernando García Esteban.

JUNTA DEPARTAMENTAL DE MONTEVIDEO

Resolución Nº 1.893

"1º — Homologar el fallo del Jurado, que entendió en el Concurso de "obras monográficas inéditas sobre:

"Categoría I. — Historia de la Ciudad de Montevideo.

"Categoría II. — Los Barrios Montevideanos.

"2º — Adjudicar el primer premio de la Categoría I, consistente en "$ 250.000.00 (doscientos cincuenta mil pesos), al señor Prof. Alfredo Cas- "tellanos, que se presentó bajo el seudónimo de "Pedro Millán" y el segundo "premio de la misma Categoría, consistente en $ 150.000.00 (ciento cincuenta "mil pesos), al señor Carlos Altezor y Arq. Hugo Baracchini, quienes se "presentaron bajo el seudónimo "Extramuros".

"3º — Encomiéndase a la Biblioteca "José Artigas" del Cuerpo, la pu- "blicación de los trabajos mencionados, conforme con el artículo 16 de las "Bases del Concurso.

"4º — Declarar, en consonancia con la homologación determinada en el "numeral 1º, que resultó desierto el concurso respecto a la Categoría II, "Los Barrios Montevideanos".

"5º — Agradecer a los integrantes del Jurado, señores Arq. Leopoldo "Artucio, Arq. Fernando García Esteban, Prof. Flavio García, Prof. Simón "Lucuix, Prof. Eugenio Petit Muñoz y Prof. Juan Pivel Devoto, su invalo- "rable colaboración, cumpliéndose con lo establecido por el artículo 13 "de las Bases.

"6º — Cúrsense los oficios respectivos".

EDEGAR GUEDES
Presidente

A. Lamboglia de las Carreras
Secretario General

Sala de Sesiones de la Junta Departamental de Montevideo, a los quince días del mes de diciembre de 1970.

CAPITULO I

Montevideo Colonial

Los primeros navegantes portugueses y españoles, provenientes de las potencias coloniales más importantes de Europa Continental, señalan en sus crónicas de viaje y en sus elementales cartografías a la bahía denominada de Montevideo como el puerto natural por excelencia de la región sur atlántica del Nuevo Continente. A pesar de ello, cuando por circunstancias que posteriormente desarrollaremos, se concreta la tardía fundación de Montevideo concebida como una población-fortaleza, los planos fundacionales originales están instruídos por aquellas disposiciones de las Leyes de Indias, que la definen como ciudad interland, como ciudad mediterránea, negándosele expresamente la calidad de ciudad puerto. (1). El hecho político de la fundación de la ciudad de Montevideo por el Imperio Español está signado por la contradicción existente entre su estructura urbanística y su natural destino histórico, determinado por las condiciones geográficas excepcionales de su bahía natural.

Cuáles son las razones de la tardia fundación de la ciudad de Montevideo por el Imperio Español y cuáles son las razones por las que éste niega a Montevideo su calidad de ciudad puerto?

Descartada toda posibilidad de error basada en la ineficacia de los responsables de conducir los destinos de la política colonial, podemos afirmar que la negación de la calidad de ciudad puerto responde claramente a los principios esenciales de la política económica mercantilista, base de toda la filosofía de expansión colonial española.

Debemos descartar también un presunto desconocimiento de las disposiciones de las Leyes de Indias que se refieren a fundación de ciudades, por parte de los responsables de la delineación e implantación de lo que luego sería la fortaleza de Montevideo, que responde en términos territoriales aproximadamente a lo que hoy conocemos como "Ciudad Vieja". La especialización de conocimientos y la reconocida capacidad técnica del equipo responsable de llevar a cabo la fundación, integrado por conocedores experimentados de las normas fundacionales legisladas por la metrópolis, elimina tal hipótesis. Don Pedro Millán, Capitán de Coraceros, era apreciado en las esferas dirigentes de la capital del Virreinato, por cumplir con eficacia distintas comisiones en las tierras de su jurisdicción. El Capitán de Ingenieros Don Domingo Petrarca ya desde 1719 realizaba estudios de la Ensenada de Montevideo por orden de Zabala.

El tardío acto fundacional y su definición urbanística afiliada a las características que definen su calidad de ciudad mediterránea, constituyen una afirmación de la política colonial del Imperio Español y una ajustada aplicación, por parte de los funcionarios encargados de la fundación, de las claras disposiciones establecidas en las Leyes de Indias que distinguen, sin dejar lugar a dudas, la existencia de dos tipos de ciudad: la ciudad interland y la ciudad puerto.

Es indispensable, a los fines de enfocar adecuadamente el proceso fundacional de la ciudad de Montevideo: precisar el alcance de la política económica colonial, reconocida por la denominación de Mercantilismo Español, para distinguirla de otras formas de mercantilismo europeo; delimitar el alcance del conflicto de fronteras entre los Imperios de España y Portugal en el Nuevo Continente, a punto de partida del Tratado de Tordesillas y precisar el alcance conceptual urbanístico de las disposiciones de Leyes de Indias relativas a la fundación de ciudades.

No existe la pregonada rigidez temporal en la aplicación de la política colonial española, que suele distinguir figuras jurídicas de realidades, en particular a partir de la dinastía borbónica, de inspiración liberalizante, que genera una obra legislativa impregnada de aquel espíritu, que abarcará la política imperial en sus relaciones con las demás potencias y un enfoque particular de su política colonizadora.

El mercantilismo español, cuya compleja estructura no desarrollaremos por las limitaciones temáticas de este estudio, basa su doctrina en el principio elemental de que la potencia económica de una nación es proporcional a la posesión del metálico, particularmente de los llamados metales preciosos: oro y plata. Coherente con esta doctrina la acción práctica colonizadora se centra en aquellas regiones donde existen o se supone que existen riquezas minerales. No debemos olvidar que una falsa suposición en ese sentido determinó la denominación de Río de la Plata a las aguas que bañan las costas de la Banda Oriental. La atención de la Metrópolis disminuye en aquellas regiones del continente americano donde la riqueza metálica se agota o donde se comprueba su inexistencia. Tal lo acontecido

en la avaluación económica de la cuenca platense en relación al conjunto del territorio colonial. La región platense interesa fundamentalmente al imperio por la necesidad de una posesión de facto del territorio y no porque esa posesión suponga, dentro de los cánones generales de los principios mercantilistas del Imperio Español, un aumento de su tesoro.

El monopolio del tráfico comercial con las colonias, que va a tener una eficaz herramienta en el sistema de puerto único, flotas y galeones, es el segundo ingrediente que va a determinar la marginalidad de la región platense. La ruta marítima se inicia en Sevilla y escalando en Cartagena de Indias y Porto Belo, introducía las mercaderías vía El Callao y Lima, en tránsito hacia el Virreinato del Río de la Plata, excluyendo así el tráfico comercial por la compleja y rica cuenca fluvial platense.

La Banda Oriental, marginada por su carencia de riqueza metálica explotable, excluída del sistema ideado para afirmar el régimen monopolista, base del mercantilismo económico, adquiere importancia estratégica por integrar la franja territorial en disputa entre los dos grandes imperios. Estos elementos condicionan el tardío proceso fundacional del territorio de la Banda Oriental, en relación con otros procesos fundacionales en la América Española, incluídas las fundaciones localizadas al sur del continente: Asunción en 1537, Santiago en 1541, Córdoba en 1573, Buenos Aires en 1580.

El proceso fundacional de los asientos urbanos en la Banda Oriental no responde a necesidades de orden económico fundamentales para el Imperio Español, sino a necesidades estratégicas y militares, derivadas del principio reconocido en la época, de la posesión territorial de facto. El sistema defensivo de las fronteras terrestres del Imperio Español se asentará en la doctrina Vauban, basada en la creación de un sistema de puntos fortificados. Así la Corona determina un plan estratégico de implantación progresiva de poblaciones a modo de asiento militar, en forma de cinturón defensivo, a lo largo de las costas del Río de la Plata, Océano Atlántico y en la frontera terrestre con las posesiones portuguesas. Como parte integrante de ese plan estratégico se fundan Maldonado (1757), San Carlos (1763), Minas (1783), Melo (1795), sobre la frontera con el Imperio Portugués, un sistema de Guardias (Batoví, Santa Tecla, Arredondo, etc.) y cerrando el camino de la costa a la Banda Oriental los Fuertes de San Miguel y Santa Teresa.

La fundación de la ciudad de Montevideo, así como todo el proceso fundacional en la Banda Oriental, responde a razones estratégicas militares y va a estar determinada por la necesidad de contrarrestar la política de ocupación de facto del Imperio Portugués del territorio de la Banda Oriental, iniciada en 1680 con la fundación de Colonia del Sacramento. (2).

Señalamos anteriormente que las Leyes de Indias distinguen normas absolutamente diversas, según el poblado se instale en la costa o en el interior del territorio, estableciéndose normas relativas a la selección del sitio fundacional, a la orientación de las calles, ubicación de la plaza prin-

cipal, ubicación de los edificios públicos, instalación del sistema defensivo del poblado y demás determinantes urbanas.

Estas normas están condicionadas a un doble factor claramente distinguible: salubridad y estrategia militar. En la selección del sitio, en la orientación de las calles, se observa la incidencia del concepto de higiene vigente en la época, hecho generalmente no apreciado en su cabal importancia por los historiadores del urbanismo. Los factores de higiene y seguridad van a estar presentes en las normas fundacionales e incidirán en forma distinta según el acto fundacional se refiera a un poblado puerto o a un poblado interland. En definitiva ese doble factor, higiene y seguridad, va a estar condicionado a un tercero: la ubicación geográfica. En el caso particular de Montevideo, la ubicación es inequívoca, se trata de fundar un poblado en la bahía más importante del estuario platense. Correspondía entonces, una vez fijado este factor geográfico, definir el diseño del nuevo poblado dentro de las cláusulas de las Leyes de Indias relativas a poblados de costa.

Sólo el Fuerte de Montevideo, ubicado en lo que es hoy la Plaza Zabala, responde por su orientación a las características de una ciudad puerto, intención rectificada en el diseño del resto de la ciudad colonial, que se atendrá con rigor a las cláusulas de las Leyes de Indias referentes a los poblados de interior.

El acto fundacional de Montevideo niega su destino natural, determinado por sus condiciones geográficas de ciudad puerto. Posteriormente la lucha hegemónica con el puerto de Buenos Aires signará la historia del Río de la Plata hasta nuestros días. En el acto fundacional de la ciudad de Montevideo la doctrina político-económica, condicionada por la aplicación ortodoxa del mercantilismo español y las necesidades derivadas de las ideas estratégico-militares, iluminadas entonces por la doctrina triunfante de Vauban, superan la realidad geográfica y el destino natural de ciudad puerto. En el acto fundacional de Montevideo la política general del Imperio se antepone a las características locales y a la selección del sitio fundacional, violentando en consecuencia una aplicación adecuada de las disposiciones de las leyes de Indias relativas a fundación de poblados.

Debemos hacer una ineludible referencia al concepto de ciudad vigente en la época de la colonización española de nuestra América, que se traduce en sendas disposiciones de las Leyes de Indias, concepto totalmente distinto del que regirá a punto de partida de la ideología liberal del siglo XIX. Recién en el segundo tercio de nuestro siglo, el urbanismo recuperará para su doctrina, la riqueza ideológica contenida en el concepto de ciudad, emergente de las leyes indianas.

En la época colonial la concepción de ciudad no se limita al casco urbano, es decir, a la superficie del territorio efectivamente ocupado y limitado por las murallas. La ciudad se concibe como una unidad económica, integrada por el casco urbano y un territorio circundante que servirá de sustento económico al asentimiento poblacional. Al casco urbano, donde

funcionan el comercio, la administración civil, militar y religiosa, donde se asienta la vivienda, se agrega como parte integrante de la ciudad colonial, la zona del Ejido, de previsión de crecimiento y la zona de Propios para pastura de ganado, siembra de sustento y afincamiento habitacional eventual.

En Montevideo, los límites de las zonas del Ejido y de Propios serán aproximadamente los determinados por las actuales calle Ejido y Avenida Propios. El casco urbano corresponde en realidad a lo que posteriormente se llamará Ciudad Vieja, denominación teñida por el concepto liberal de ciudad, que no corresponde al concepto colonial integrador de centro poblacional, donde el casco urbano es una de las partes integrantes de una unidad económico-territorial.

El concepto de ciudad colonial se completa, y podríamos decir, culmina con la determinación de su jurisdicción, límite territorial del alcance administrativo y de la base rural de sustento económico, que en la Banda Oriental será sinónimo de chacras y estancias. (3).

Es por ello que el verdadero acto fundacional comprende no sólo la adjudicación del solar y en consecuencia el otorgamiento del título de "Señor de Solar y Casa Conocida", sino además la adjudicación entre los pobladores de las suertes de chacras y estancias.

Este concepto tan peculiar de ciudad colonial, incide en forma colateral en muchos otros conceptos. Así por ejemplo, el concepto de vivienda en la época colonial es totalmente distinto del concepto de vivienda que surge de la ideología liberal. El poblador colonizador español, el menos teóricamente, dispone de hasta tres formas distintas de vivienda: la casa dentro del recinto amurallado, la casa quinta y el asiento, que corresponden respectivamente al casco urbano, a la chacra y a la estancia. El colonizador español montevideano entiende su ciudad no en los límites de sus murallas, que lo asfixia, sino en los límites de su jurisdicción.

Asentada la ciudad de Montevideo en su concepción integral de ciudad-región circundante y marcada desde sus comienzos con la intención expresa de negar su condición de puerto, se produce a nivel de la metrópolis un cambio sustancial en la política de Indias, a punto de partida de la instauración de la Casa Borbónica.

La nueva política de Colonias de inspiración liberalizante da lugar a una vasta y rica obra legislativa impregnada de aquel espíritu. Aunque discrepamos con la denominación de liberalismo borbónico, que es en nuestra opinión, una calificación excesivamente generosa, es innegable que las limitaciones impuestas al férreo sistema mercantilista español hasta entonces vigente, así como la apertura del tráfico comercial mediante fórmulas complementarias del viejo sistema monopolista de puerto único y flotas y galeones, suponen a nivel de las zonas marginadas del Imperio Español, como lo es la Banda Oriental, un sustancial cambio de óptica de la Metrópolis ante los problemas de sus territorios indianos.

En particular Montevideo, centro vital de la Banda Oriental, es reconocido por primera vez por la Corona como factible puerto de introducción y exportación de mercaderías. Ello independiente de que los españoles radicados en Montevideo le hubieran otorgado de facto la calidad de puerto, realizando la comercialización de los productos derivados del cuero, mediante los mecanismos ilegales del contrabando, nada disimulados y harto conocidos a nivel de la Corona Española. Como consecuencia de la nueva política borbónica, oficializando lo que hasta entonces era delito, Montevideo pasa a ser puerto de introducción de esclavos y exportación de cueros. Dos importantes consecuencias se derivan del acrecentamiento de la actividad mercantil de Montevideo: en el casco urbano se realizan las primeras obras portuarias (muelle primitivo de piedra de 1781) y dentro del límite territorial de la jurisdicción de Montevideo, la fundación de una serie de establecimientos urbanos. En 1781 se fundan San José y Santa Lucía, en 1783 Guadalupe y San Francisco de las Minas, en 1787 Pando, en 1809 San Fernando de la Florida, en 1810 Rosario.

Este proceso fundacional relativamente lento y que no modifica el ordenamiento jurisdiccional preexistente, se acelera en la zona del cinturón territorial cercano a Montevideo, a punto de salida de la activación mercantil de la ciudad fortaleza. Estas localizaciones urbanas son centros de distribución de los productos cuya comercialización monopoliza, en el marco de la Banda Oriental y de las actividades legales, el naciente Montevideo-puerto.

Dentro del casco urbano debemos señalar la actividad constructora de los ingenieros militares y de los artesanos o idóneos, en particular albañiles que llegan a nuestras costas en calidad de marineros, para luego afincarse en base a su cotizado oficio, siendo su mercado habitual el programa habitacional.

Los ingenieros militares realizan no solamente las obras relativas al sistema defensivo de la ciudad de Montevideo, sino también los principales edificios públicos. (4).

Los edificios dedicados a la función pública quedan en general en manos de los ingenieros militares, sin formación académica desde el punto de vista arquitectónico, pero conocedores de la ideología general que conforma

el academismo neoclásico, que monopoliza la doctrina arquitectónica oficial. La resultante será un academismo neoclásico heterodoxo, en la medida de que los proyectistas no conocen por su formación las reglas exactas, precisas del neoclasicismo académico español. A pesar de ello es notoria la alta calidad con que fueron resueltos por los ingenieros militares los problemas arquitectónicos que presentaban los programas públicos, si tenemos en cuenta la carencia de medios económicos, lo cual determinará una arquitectura austera, simple, sin lujos, adaptada a las limitaciones del medio y a las funciones que sus programas le imponen.

La primera introducción de contralor de la Academia Española en la obra arquitectónica en Montevideo, está señalada por el arribo y posterior estadía de Tomás Toribio en su calidad de Arquitecto egresado de la Real Academia de Nobles Artes de San Fernando, con el cometido de controlar la obra de la Catedral Metropolitana y proyectar el edificio para el Cabildo y Reales Cárceles de Montevideo.

En consecuencia, se puede señalar que los edificios de la Catedral y del Cabildo y Reales Cárceles son las dos obras arquitectónicas montevideanas más importantes de la época colonial, no sólo por su escala y su función, centro del poder administrativo y centro del poder religioso, sino también y fundamentalmente por ser las obras arquitectónicas que mejor responden al estilo académico neoclásico español, como consecuencia de la presencia de un hombre de talento: Tomás Toribio. (5).

NOTAS AL CAPITULO I

(1). — Disposiciones de las Leyes de Indias relativas a población de ciudades.

TITULO SIETE.

DE LA POBLACION DE LAS CIUDADES, Villas y Pueblos.

Ley j. Que las nuevas poblaciones se funden con las calidades de esta ley.

El Emperador D. Cárlos Ordenanza 11. de 1523. D. Felipe II Ordenanza 39. y 40. de Poblaciones. D. Cárlos II y la Reyna Gobernadora.

Habiéndose hecho el descubrimiento por Mar, ó Tierra, conforme á las leyes y órdenes que de él tratan, y elegida la Provincia y Comarca, que se hubiere de poblar, y el sitio de los lugares donde se han de hacer las nuevas poblaciones, y tomando asiento sobre ello, los que fueren á su cumplimiento guarden la forma siguiente: En la Costa del Mar sea el sitio levantado, sano, y fuerte, teniendo consideracion al abrigo, fondo y defensa del Puerto, y si fuere posible no tenga el Mar al Mediodia, ni Poniente: y en estas, y las demas poblaciones la Tierra adentro, elijan el sitio de los que estuvieren vacantes, y por disposicion nuestra se pueda ocupar, sin perjuicio de los Indios, y naturales, ó con su libre consentimiento: y quando hagan la planta del Lugar, repártanlo por sus plazas, calles, y solares á cordel y regla, comenzando desde la plaza mayor, y sacando desde ella las calles á las puertas y caminos principales, y dexando tanto compas abierto, que aunque la poblacion vaya en gran crecimiento, se pueda siempre proseguir y dilatar en la misma forma. Procuren tener el agua cerca, y que se pueda conducir al Pueblo y heredades, derivándola si fuere posible, para mejor aprovecharse de ella, y los materiales necesarios para edificios, tierras de labor, cultura y pasto, con que excusarán el mucho trabajo y costas, que se siguen de la distancia. No elijan sitios para poblar en lugares muy altos, por la molestia de los vientos y dificultad del servicio y acarreto, ni en lugares muy baxos, porque suelen ser enfermos: fúndense en los medianamente levantados, que gocen descubiertos los vientos del

Norte y Mediodia: y si hubieren de tener sierras, ó cuestas, sean por la parte de Levante y Poniente: y si no se pudieren excusar de los lugares altos, funden en parte donde no estén sujetos á nieblas, haciendo observacion de lo que mas convenga á la salud, y accidentes, que se puedan ofrecer: y en caso de edificar á la ribera de algun Rio, dispongan la poblacion de forma que saliendo el Sol dé primero en el Pueblo, que en el agua.

Ley ij. Que habiendo elegido sitio, el Gobernador declare si ha de ser Ciudad, Villa, ó Lugar, y así forme la República.

D. Felipe II Ordenanza 43.

Elegida la Tierra, Provincia y Lugar en que se ha de hacer nueva poblacion, y averiguada la comodidad y aprovechamientos, que pueda haber, el Gobernador en cuyo distrito estuviere, ó confinare, declare el Pueblo, que se ha de poblar, si ha de ser Ciudad, Villa, o Lugar, y conforme á lo que declarare se forme el Concejo, República y Oficiales de ella, de forma que si hubiere de ser Ciudad Metropolitana, tenga un Juez con título de Adelantado, ó Alcalde mayor, ó Corregidor, ó Alcalde ordinario, que exerza la jurisdiccion insolidum, y juntamente con el Regimiento tenga la administracion de la República: dos, ó tres Oficiales de la hacienda Real: doce Regidores: dos Fieles executores: dos Jurados de cada Parroquia: un Procurador general: un Mayordomo: un Escribano de Concejo; dos Escribanos Públicos, uno de Minas y Registros: un Pregonero mayor: un Corredor de lonja: dos Porteros; y si Diocesana, ó sufragánea, ocho Regidores, y los demas Oficiales perpetuos: para las Villas y Lugares, Alcalde ordinario: quatro Regidores: un Alguacil: un Escribano de Consejo, y público: y un Mayordomo.

Ley iij. Que el terreno y cercanía sea abundante y sano.

Ordenanza 111.

Ordenamos que el terreno y cercanía, que se ha poblar, se elija en todo lo posible el más fértil, abundante de pastos, leña, madera, metales, aguas dulces, gente natural, acarreos, entrada y salida, y que no tengan cerca lagunas, ni pantanos, en que se crien animales venenosos, ni haya corrupcion de ayres, ni aguas.

Ley iiij. Que no se pueblen Puertos, que no sean buenos y necesarios para el comercio y defensa.

Ordenanza 41.

No se elijan sitios para Pueblos abiertos en lugares marítimos, por el peligro que en ellos hay de Cosarios, y no ser tan sanos, y porque no se da la gente á labrar y cultivar la tierra, ni se forman en ellos tan bien las costumbres, si no fuere donde hay algunos buenos y principales Puertos, y de estos solamente se pueblen los que fueren necesarios para la entrada, comercio y defensa de la tierra.

Ley v. Que se procure fundar cerca de los Rios, y allí los oficios que causan inmundicias.

Ordenanza 122. y 123.

Porque será de mucha conveniencia, que se funden los Pueblos cerca de Rios navegables, para qué tengan mejor tragin y comercio, como los marítimos: Ordenamos, que así se funden, si el sitio lo permitiere, y que los solares para Carnicerías, Pescaderías, Tenerías, y otras Oficinas, que causan inmundicias, y mal olor, se procuren poner hácia el Rio, ó Mar, para que con mas limpieza y sanidad se conserven las poblaciones.

Ley vj. Que el territorio no se tome en Puerto de Mar ni en parte, que perjudique.

D. Felipe II Ordenanza 92.

Territorio y término para nueva poblacion no se pueda concéder, ni tomar por asiento en Puertos de Mar, ni en parte, que en algun tiempo pueda redundar en perjuicio de nuestra Corona Real, ni de la República, porque nuestra voluntad es, que queden reservados para Nos.

Ley vij. Que el territorio se divida entre el que hiciere la capitulacion, y los pobladores, como se ordena.

Ordenanza 90.

El término y territorio que se diere á poblador por capitulacion, se reparta en la forma siguiente: Sáquese primero lo que fuere menester para los solares del Pueblo y exido competente, y dehesa en que pueda pastar abundantemente el ganado, que han de tener los vecinos, y mas otro tanto para los propios del lugar: el resto de el territorio y término se haga quatro partes: la una de ellas, que escogiere, sea para el que está obligado á hacer el Pueblo, y las otras tres se repartan en suértes iguales para los pobladores.

Ley viij. Que se fabriquen el Templo principal en el sitio, y disposicion, que se ordena, y otras Iglesias, y Monasterios.

Ordenanza 118. 119. 120. 122. 125. y 126.

En Lugares Mediterráneos no se fabrique el Templo en la plaza, sino algo distante de ella, donde esté separado de otro qualquier edificio, que no pertenezca a su comodidad y ornato, y porque de todas partes sea visto, y mejor venerado, esté algo levantado de suelo, de forma que se haya de entrar por gradas, y entre la plaza mayor, y Templo se edifiquen las Casas Reales, Cabildo, ó Concejo, Aduana, y Atarazana, en tal distancia, que autoricen al Templo, y no le embaracen, y en caso de necesidad se puedan socorrer, y si la poblacion fuere en Costa, dispóngase de forma que en saliéndo de Mar sea visto, y su fábrica como defensa del Puerto, señalando solares cerca de él, y no á su continuacion, en que se fabriquen Casas Reales, y tiendas en la plaza para propios, imponiendo algun moderado tributo en las mercaderías: y asímismo sitios en otras plazas menores para Iglesias Paroquiales, y Monasterios, donde sean convenientes.

Ley viiij. Que el sitio, tamaño, y disposicion de la plaza sea como se ordena.

Ordenanza 112. 113. 114. y 115.

La plaza mayor donde se ha de comenzar la poblacion, siendo en Costa de Mar, se debe hacer al desembarcadero de el Puerto, y si fuere lugar Mediterráneo, en medio de la poblacion: su forma en quadro prolongada, que por lo ménos tenga de largo una vez y media de su ancho, porque será mas á propósito para las fiestas de á caballo, y otras: su grandeza proporcionada al número de vecinos, y teniendo consideracion á que las poblaciones pueden ir en aumento, no sea ménos, que de docientos pies en ancho, y trecientos de largo, ni mayor de ochocientos pies de largo, y quinientos treinta y dos de ancho, y quedará de mediana y buena proporcion, si fuere de seiscientos pies de largo, y quatrocientos de ancho: de la plaza salgan quatro calles principales, una por medio de cada costado; y demas de estas, dos por cada esquina: las quatro esquinas miren á los quatro vientos principales, porque saliendo así las calles de la plaza no estarán expuestas a los quatro vientos, que será de mucho inconveniente: toda en contorno, y las quatro calles principales, que de ella han de salir, tengan portales para comodidad de los tratantes, que suelen concurrir; y las ocho calles que saldrán por las quatro esquinas, salgan libres, sin encontrarse en los portales, de forma que hagan la acera derecha con la plaza y calle.

Ley x. Forma de las calles.

D. Felipe II Ordenanza 116. y 117.

En lugares fríos sean las calles anchas, y en los calientes angostas; y donde hubiere caballos convendrá, que para defenderse en las ocasiones sean anchas, y se dilaten en la forma susodicha, procurando que no lleguen á dar en algun inconveniente, que sea causa de afear lo reedificado, y perjudique á su defensa y comodidad.

Ley xj. Que los solares se repartan por suertes.

Ordenanza 127.

Repántanse los solares por suertes á los pobladores, continuando desde los que coresponden á la plaza mayor, y los demas queden para Nos hacer merced de ellos á los que de nuevo fueren a poblar, ó lo que fuere nuestra voluntad: y ordenamos, que siempre se lleve hecha la planta del lugar que se ha de fundar.

Ley xij. Que no se modifiquen casas trecientos pasos al rededor de las murallas.

D. Felipe III en Madrid á 6 de Marzo de 1608. D. Cárlos II y la Reyna Gobernadora.

Ordenamos que cerca de las murallas, ó estacadas de las nuevas poblaciones, en distancia de trecientos pasos, no se edifiquen casas, que así conviene á nuestro servicio, seguridad y defensa de las poblaciones, como está proveido en Castillos y Fortalezas.

Ley xiij. Que se señale exido competente para el Pueblo.

D. Felipe II Ordenanza 129. de Poblaciones.

Los exidos sean en tan competente distancia, que si creciere la poblacion siempre quede bastante espacio, para que la gente se pueda recrear, y salir los ganados sin hacer daño.

Ley xiiij. Que se señalen dehesas y tierras para propios.

El Emperador D. Carlos año 1523. D. Felipe II Ordenanza 130. de Poblaciones.

Habiendo señalado competente cantidad de tierra para exido de la poblacion, y su crecimiento, en conformidad de lo proveido, señalen los que tuvieren facultad para hacer el descubrimiento y nueva poblacion, dehesas, que confinen con los exidos en que pastar los bueyes de labor, caballos, y ganados de la carnicería, y para el número ordinario de los otros ganados, que los pobladores por ordenanza han de tener, y alguna buena cantidad mas, que sea propios del Consejo, y lo restante en tierras de labor, de que hagan suertes, y sean tantas como los solares, que puede haber en la poblacion; y si hubiere tierras de regadío, asímismo se hagan suertes, y repartan en la misma proporcion á los primeros pobladores, y las demas queden valdías, para que Nos hagamos merced á los que de nuevo fueren á poblar: y de estas Tierras hagan los Vireyes separar las que parecieren convenientes para propios de los Pueblos, que no los tuvieren, de que se ayude á la paga de salarios de los Corregidores, dexando exidos, dehesas y pastos bastantes, como está proveido, y así lo executen.

Ley xv. Que habiendo sembrado los pobladores, comiencen á edificar.

D. Felipe II Ordenanza 132.

Luego que sea hecha la sementera, y acomodado el ganado en tanta cantidad y buena prevencion, que con la gracia de Dios nuestro Señor puedan esperar abundancia de bastimentos, comiencen con mucho cuidado y diligencia á fundar y edificar sus casas de buenos cimientos y paredes, y vayan apercibidos de tapiales, tablas, y toda las otras herramientas, é instrumentos, que convienen para edificar con brevedad, y á poca costa.

Ley xvj. Que hecha la planta, cada uno arme toldo en su solar, y se hagan palizadas en la plaza.

Ordenanza 128.

Hecha la planta y repartimiento de solares, cada uno de los pobladores procure armar su toldo, y los Capitanes les persuadan á que los lleven con las demas prevenciones, ó hagan ranchos con maderas y ramadas, donde se puedan recoger, y todos con la mayor diligencia y presteza hagan palizadas y trincheras en cerco de la plaza, porque no reciban daño de los Indios.

Ley xvij. Que las casas se dispongan conforme á esta ley.

Ordenanza 13. y 134.

Los pobladores dispongan, que los solares, edificios, y casas sean de una forma, por el ornato de la poblacion, y puedan gozar de los vientos Norte,

y Mediodia, uniéndolos para que sirvan de defensa y fuerza contra los que la quisieren estorbar, ó infestar, y procuren, que en todas las casas puedan tener sus caballos y bestias de servicio, con patios y corrales, y la mayor anchura, que fuere posible, con que gozarán de salud y limpieza.

Ley xviij. Que declara que personas irán por pobladores de nueva Colonia, y como se han de describir.

Ordenanza 45.

Ordenamos que quando se sacare Colonia de alguna Ciudad, tenga obligacion la Justicia y Regimiento de hacer describir ante el Escribano del Concejo las personas que quisieren ir á hacer nueva poblacion, admitiendo á todos los casados, hijos y descendientes de pobladores, de donde hubiere de salir, que no tengan solares, ni tierras de pasto y labor, y excluyendo á los que las tuvieren, porque no se despueble lo que ya está poblado.

Ley xviiij. Que de los pobladores se elijan Justicia y Regimiento, y se registren los caudales.

D. Felipe II Ordenanza 46.

Cumplido el número de los que han de ir á poblar, se elijan de los mas hábiles Justicia y Regimiento, y cada uno registre el caudal que tiene para ir á emplear en la nueva poblacion.

Ley xx. Que se procure la execucion de los asientos hechos para poblar.

Ordenanza 102.

Habiéndose tomado asiento para nueva poblacion por via de Colonia, Adelantamiento, Alcaldía mayor, Corregimiento, Villa ó Lugar, el Concejo, y los que lo hubieren ajustado en las Indias, no se satisfagan con haber tomado y hecho el asiento, y siempre lo vayan gobernando, y ordenen como se ponga en execucion, y tomen cuenta de lo que se fuere obrando.

Ley xxj. Que el Gobernador y Justicia hagan cumplir los asientos de los pobladores.

Ordenanza 109.

Mandamos que el Gobernador y Justicia del Pueblo, que de nuevo se poblare, de oficio ó á pedimento de parte, hagan cumplir los asientos por todos los que estuvieren obligados por nuevas poblaciones con mucha diligencia y cuidado, y los Regidores y Procuradores de Concejo pidan con instancia contra los pobladores, que á los plazos en que están obligados no hubieren cumplido, que sean apremiados por todo rigor de derecho á que efectúen lo capitulado, y que los Jueces procedan contra los ausentes, y sean presos y traidos á las poblaciones, despachando requisitorias contra los que estuvieren en otras jurisdicciones, y todas las Justicias las cumplan, pena de la nuestra merced.

Ley xxij. Que declara que personas han de solicitar la obra de la poblacion.

Ordenanza 235.

Los Fieles executores y Alarifes, y las personas que diputare el Gobernador, tengan cuidado de ver como se cumple lo ordenado, y de que todos se dén prisa en la labor y edificio, para que se acabe con brevedad la poblacion.

Ley xxiij. Que si los naturales impidieren la poblacion, se les persuada á la paz, y los pobladores prosigan.

Ordenanza 136.

Si los naturales quisieren defender la nueva poblacion, se les dé á entender, que la intencion de poblar allí es de enseñarlo á conocer á Dios, y su Santa Ley, por la qual se salven, y tener amistad con ellos, y enseñarlos á vivir políticamente y no para hacerles ningun mal, ni quitarles sus haciendas, y así se les persuada por medios suaves, con intervencion de Religiosos y Clérigos, y otras personas que diputare el Gobernador, valiéndose de Intérpretes, y procurando por todos los buenos medios posibles, que la poblacion se haga con su paz y consentimiento; y si todavía no lo consintieren, habiéndoles requerido conforme á la ley 9. tít. 4 lib. 3 los pobladores hagan su poblacion, sin tomar de lo que fuere particular de los Indios, y sin hacerles mas perjuicio del que fuere inexcusable para defensa de los pobladores, y que no se ponga estorbo en la poblacion.

Ley xxiiij. Que durante la obra, se excuse la comunicacion con los naturales.

D. Felipe II Ordenanza 137.

Entretanto que la nueva poblacion s e acaba, procurèn los pobladores, todo lo posible, evitar la comunicacion y trato con los Indios: no vayan á sus Pueblos, ni se dividan, ó diviertan por la tierra, ni permitan que los Indios entren en el circuito de la poblacion, hasta que esté hecha, y puesta en defensa, y las casas de forma que quando los Indios las vean, les cause admiracion, y entiendan, que los Españoles pueblan allí de asiento, y los teman y respeten, para desear su amistad, y no los ofender.

Ley xxv. Que no se acabando la poblacion dentro del término por caso fortuito, se puede prorogar.

Ordenanza 93.

Si por haber sobrevenido caso fortuito los pobladores no hubieren acabado de cumplir la poblacion en el término contenido en el asiento, no hayan perdido, ni pierdan lo que hubieren gastado, ni edificado, ni incurran en la pena; y el que gobernare la Tierra lo pueda prorogar, segun el caso se ofreciere.

Ley xxvj. Que los Pobladores siembren luego, y echen sus ganados en las dehesas donde no hagan daño á los Indios.

Ordenanza 131. y 137.

Luego y sin dilacion, que las tierras de labor sean repartidas, siembren los pobladores todas las semillas que llevaren, y pudieren haber, de que conviene que vayan muy proveidos; y para mayor facilidad, el Gobernador dipute una persona, que se ocupe en sembrar y cultivar la tierra de pan y legumbres, de que luego se puedan socorrer: y en la dehesa echen todo el ganado que llevaren, y pudieren juntar, con sus marcas y señales, para que luego comience á criar y multiplicar, en partes donde esté seguro, y no haga daño en las heredades, sementeras, ni otras cosas de los Indios.

Que los Hospitales se funden conforme á la ley 2. tít. 4. lib. 1.

"Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias mandadas imprimir y publicar por la Magestad Católica del Rey Don Carlos. II Nuestro Señor". Madrid, año MDCCLXXXXI. Tomo II. Libro IIII. Título Siete. (Reimpresión, Madrid, 1943. Págs. 19 a 25).

Instituto de Historia de la Arquitectura. Facultad de Arquitectura. Universidad de la República. Publicación I. 7 Montevideo 1962. Fascículo 1.

(2). — En Real Despacho del 27 de noviembre de 1690 se ordena al Gobernador de Buenos Aires impedir que en Montevideo o en cualquier otro punto de la costa septentrional del Río de la Plata se establecieran los portugueses.

El 11 de octubre de 1715, por Real Despacho complementario del de la misma fecha, relativo a la entrega a los portugueses de la Colonia del Sacramento, se comunica reservadamente al Gobernador de Buenos Aires Bruno Mauricio de Zabala, que no debía autorizar a los portugueses llevar a cabo actos de dominio fuera del tiro de cañón de aquella plaza. Al efecto debía mantener en "los puntos de Santo Domingo de Soriano, San Juan y los demás, las guardias que ellos han tenido y mantenido por lo pasado, más o menos fuertes, según lo pidiese la necesidad o precisión que puedan tener los portugueses, sobre que le encarga la mayor vigilancia sin permitirles que en las ensenadas y puntos de aquel río, y con especialidad en las de Montevideo y Maldonado, puedan hacer fortificaciones ni otros actos de posesión, oponiéndose a ello en caso necesario".

El 22 de noviembre de 1723 el Maestre de Campo Manuel de Freitas da Fonseca, en nombre del Gobernador y Capitán General de Río de Janeiro y cumpliendo órdenes del Rey de Portugal, dió fondo en la bahía de Montevideo.

El 19 de enero de 1724 Freitas da Fonseca se retira de Montevideo ante el avance ininterrumpido de Zabala. El mismo dispone en febrero de ese año que el Capitán de Ingenieros Domingo Petrarca delineara el asiento de una futura población, levantara una batería en la punta este de la península e iniciara obras de fortificación.

El 28 de agosto de 1726 Zabala dicta en Buenos Aires el Auto de Erección de la ciudad de San Felipe de Montevideo. El 20 de diciembre Pedro Millán, comisionado por Zabala para dar cumplimiento al Auto de Erección de Montevideo, abre el Libro Padrón para asentar en él y empadronar a las familias pobladoras. El 24 del mismo mes procede a señalar el término y jurisdicción de Montevideo.

(3). — Término y Jurisdicción de Montevideo fijados por Pedro Millán el 24 de diciembre de 1726.

[F. 2] Libro dePadrón enquese contiene el termino y jurisdicion queseles señala aesta nueba poblacion y Ciudad de San Phelipe de Montevideo y repartimiento de quadras y Solares, tierras para Chacras y estancias quese ade hazer alos vecinos y pobladores que an llegado delas Islas de Canarias como alos quese esperan de orden de S. M. y asimismo a los que an concurrido vecinos deesta Provincia y seban alistando por pobladores deesta nueba planta enel libro de Padron y registro quese a formado para asiento de las familias porsu antiguedad formado por el Capitan de Cavallos Corazas D^{n} Pedro Millan vecino de la muy noble y leal Ciudad de la Santisima Trinidad Puerto de Santa Maria de Buenos ayres y acuyo cargo están los gastos de Guerra deesta nueba poblacion y sufortaleza executado envirtud de orden del Exmo Señor Don Bruno Mauricio de Zavala del orden de Calatrava Theniente Gral de los exercitos de S. M. suGobernador y Capitan Gral deesta Provincia del Rio de la Plata y es fho en San Phelipe
[F. 2 v.] de Montevideo / en 24 dias del mes de Diciembre de 1726 anos P. S. Millan. Estando enesta nueba Ciudad de San Phelipe Puerto de Montevideo, a veinte y quatro dias del mes de Diciembre demil setecientos yveinte y seis años el Capitan de Cavallos Corazas Don Pedro Millan envirtud de orden del Exmo Sr. Governador y Capitan Gral deesta Provincia D^{n} Bruno Mauricio de Zavala del orden de Calatrava Then^{te} Gral de los exercitos de S. M. para efecto de señalar termino y juridicion a esta dha ciudad donde sus vecinos y moradores tengan y puedan tenèr sus faenas de campos y Monte y aviendome informado de personas baqueanas deestos campos ademas del conocimiento que deellos tengo he resuelto envirtud de dho orden einstrución desu ex.^{a} a señalar elreferido termino y juridicion en laforma siguiente. /
[F. 3] Primeramente que desdela boca del arroyo quellaman de Jofré siguiendo la costa del Rio dela Plata asta este Puerto de Montevideo y desdeel siguiendo la costa dela mar asta topar conlas Sierras de Maldonado adetener de frente este territorio y por mojon deella el Cerro que llaman pan de azucar y defondo hasta las cavezadas delos rios San Joseph y Santa lucia queban arematar aun albardon que sirve de camino a los faeneros de corambre y atraviesa latierra desde la misma Sierra y paraje que llaman Cebollati y biene arematar estedho albardon alos Cerros que llaman Guejonmí y divide las bertientes delos dhos rios S^{n} Joseph y Santa Lucia aesta parte del Sur y las que corren acia la parte delnorte y componen el Rio de Yy y corren alos campos del Rio negro y conesta seña del dho albardon que divide

las bertientes a norte y sur y ade servir demojon por la parte del fondo queda deslindado el termino y jurisdicion que señalo aesta Ciu[d] por su frente y fondo como ba referido fho ut supra P. S. Millan.

Escribanía de Gobierno y Hacienda. Mdeo. "Copia de los libros Padrón N° 1 y 2 1726 a 1730". Mdeo. 1891. f. 2 y 3.

Instituto de Historia de la Arquitectura. Facultad de Arquitectura. Universidad de la República. Publicaciones 1. 7. Montevideo. 1962. Fascículo 1.

Ejido, dehesas y propios y chacras de Montevideo, fijados por Pedro Millán el 12 de Marzo de 1727.

[F. 12] El 12 de marzo de 1727 el Capp^{n} D^{n} Pedro Millan en Birtud
del Orden del señor Governador y Capp^{n} General de esta Pro-
vincia en Orden ha aser repartim^{to} detierras Para chacras a los
Becinos y Pobladores que Asta Oy han concurrido ha esta Nueba
Ciudad de San Phelipe de MonteVideo sali de ella en compañia
de Manuel Blanco Araes dela lancha del rey quiencon la Auja de
marear con Asistensia de muchos delos pobladores quese hallaron
presentes hiso Reconosimiento del rumbo haque deve correr
elegido quese hadeseñalar aesta dha Ciudad ysegun el terreno
de su situacion declaro que de hancho ha de tener dho egido
[F. 12 v.] lo que Ay de Mar a mar / corriendo desde la costa deel hasta
la Rivera del puerto siguiendo la quebrada delos Manantiales y
desde de dha quebrada Ade correr su fondo la Buelta del leste con
Una Legua de largo y lo que Ubiere desde el fin de dha legua hasta
la Mar; y deresera de Monte Video chiquito corriendo su deresera
hasta el Aroyo que llaman delos Migueletes se Reserva y señalo
Para deesesas y propios de esta Ciudad en conformidad dela
Ley 13 y 14 Libro quarto titulo 7 delas Recopiladas de Indias
y declaro qüe estas desesas han de correr desde la costa dela
Mar y fin de la Legua del egido; Por la falda de MonteVideo
chiquito asta topar con dho aroyo de los Migueletes por esta
Parte del Oeste; Asta la rivera de la ensenada de estepuerto. Y
luego Incontinenti pase con dho Piloto y Numero de Becinos dela
Otra Banda dedho Aroio delos Migueletes como legua y media
de esta Ciudad y Buscando Alguna señal fija que pueda servir
de Mojon prinsipal Para aora y en todo tiempo elijo y señalo
por Tal Mojon Prinsipal deesta Banda de dho aroyo Una ense-
nada quehace punta sobre el y Baja del serro MonteVideo chi-
[F. 13] quito dela otra Banda dè el y Pasando dho aroyo / Ay dela
Otra Banda Una Loma alta que hase frente ala Punta queba
referida y corren Una enfrente de Otra nornoroeste sursueste
y en la quebrada dela dha Loma que esta dela otra Banda Ay
Unas Peñas Nativas Las quales señalo Por Mojon Prinsipal de
las chacras que se han de repartir en dha Otra Banda y Para
mojon de las que se Ubieren de repartir de esta Banda señalo
La Punta que ba referida y esta enfrente de dhas Peñas y Po-
niendo en medio deellas la Auja de Marear se reconocio que
desde dho Mojon Corre el referido Aroyo aguas abajo Asiala
ensenada del Puerto al sur sueste y desde dho Mojon Aroyo
Ariva al nornoroeste y en Atencion alas Bueltas y ensenadas de
que se Compone dho aroyo señalos por frente de dhas Cha-
cras la Costa y Barranca de dho Aroyo y Todas An detener Una
Legua de largo A los Puntos que le pertenesca y fueren decla-

rados por el Cavildo Justicia y Regimiento de esta dha Ciudad Quando se forme rePartos a cuyo Tiempo se Reserva la declarazon de los Rumbos aque An de correr los fondos y Cayesadas de dhas Chacras Pues haora solo se declara el frente y cantidades que acada Poblador se le reparte y ba declarado en la forma siguiente Primeramente se puso la auja de Marear en
[F. 13 v.] medio / las Peñas que sirven de Mojon dela Otra Banda de dho Aroyo y se midieron Aroyo Abajo Asi ala ensenada de este Puerto quoatro sientas Baras a silvestre Péres Bravo. v 400

Escribanía de Gobierno y Hacienda Mdeo. "Copia del libro Padrón Nº 1 y 2. 1726-1730". Mdeo. 1891. f. 12 a 13 v..

Instituto de Historia de la Arquitectura. Facultad de Arquitectura. Universidad de la República. Publicaciones 1. 7. Montevideo. 1962. Fascículo 1.

Reparto de tierras ejecutado por Pedro Millán y el piloto Pedro de Fuentes el 18 de Enero de 1730.

[F. 31] en 18 de hen^{o} de 1730 sali desta ciu^{de} de S^{n} Phe de Montevid^{o} p^{a} efecto de azer nuebo rrepartimn^{to} detierras parachacras alos vezinos y pobladores desta dha ciu^{d} sin embargo del q^{e} hize alos q^{e} concurrieron el año pasado de 1727 acompañado denu^{o} de Vezinos con el cap^{n} Pedro defuentes, piloto y medidor nombrado p^{a} este rrepartim^{to} ybuscando moxon zierto ypermanente en el
[F. 31 v.] arroio q^{e} llaman de los migueletes, seallo una en/senada q^{e} azepunta sobre el en una cuchilla dela Loma q vaxa del zerro de Montevid^{o} Chiquito, yesta desta vanda azia la Ciu^{d} ypasando dho arroyo; ay delaotra vanda deel unaloma alta que aze frente a la punta q^{e} va referida, y corren una enfrente deotra, nor, norueste, sur, sueste y enla quebrada deladha loma queesta de la otra banda ai unas peñas nativas, las quales zeñalo por moxon prinzipal delas Chacras, q^{e} seande rrepartir endha otrabanda y poniendo en el m^{o} de ellas la aguxa de marear serreconozio q^{e} desde dho moxon corre elrreferido arroio aguas avaxo azia laensenada del puerto, a sur sueste, y p^{r} los embaxes, y bueltas, dedho arroio desde dho moxon, setomo pr marca el zerro grande de Montev^{o} q^{e} corre su rumbo des dedho moxon aguas abaxo, al sur sudueste, y desde dho moxon aguas arriva ade correr las frentes dedhas chacras al nor nordeste ysu fondo latierra adentro adecorrer lues nordeste y el moxonreferido dista del zerro grande Montev^{o} como distanzia dedos leguas sudueste, quarto al sur y puesta laabuxa sobrelapeña, q queda declarada por moxon prinzipal endha otra vanda semidieron arroio arriva 400 vs. P^{a} Ju^{n} Martin con una cuerda decañamo q tubo 100 vs Castellanas medidas una vara de quatro quartas; y luego 12 ^{vs} pa-
[F. 32] ra q sirva deabrevadero para / los ganados y caminantes v 400
Y luego asu lindero de Ju Martin y siempre arroio arriva otras 400 vs para thomas Gonz v 400
Y luego a la linde detho mas Gonz 400 vs para Joseph fernandes el palmero v 400
y luego asu linde paraysidro peres deroxas 300 vs v 300
Ya su linde otras 300 vs a Ju deverasuares v 300
Y luego al linde dedho Juandevera 200vs para Xacinto deserpa v 200
Y luego asulinde 250 vs p^{a} fran^{o} Martin v 250 /
[F. 32 v.] Y luego asulinde para Domingo Alberto 250 vs v 250
Y luego a su lindero 250 vs parathomas deaquino v 250
Y luego asu lindero 200 vs p^{a} Ant^{o} Garzia v 200
Y luego al Linde de Ant^{o} Garzia 200 vs. para Luis de Sosa Mascareño v 200
Y luego a sulindero para Nicolás lopes 200 vs v 200

Y luego a su linde 200 vs pª Joseph milan	v 200
Yluego a su lindero 200 vs Abentura Valdenegro	v 200
Y luego al lindero dedho Valdenegro otras 200 v para Juan Mateo Varreda	v 200
Yluego del Lin dede Juⁿ Mateo Varreda 400 para el alcalde provinz.l Bernardo gaitan	v 400
Y luego asu lindero 350 vs pª el fiel executor Joseph gonz demelo	v 350
Y luego asulinde 400 vs pa el depositario Gral Xorce burges	v 400
Y luego asulindero 400 vs para el Capⁿ Juan Antonio deartigas al calde de la Stª hermandad	v 400
Yluego a su lindero 350 vs pª Sevastian Carrasco	v 350
Y luego asulinde a Sevastian Rivero 200 vs	v 200
[F. 33] Y luego asulindero 200 vs pª el maestro tornero / Alonso Alvares dy funto i selerepartio a Luis delima	v 200
Y luego al Lindero de Alonso Alvares 200 vs para franº deacosta	v 200
Y luego asulinde ôtras 200 vs pª franº Gonz prieto	v 200
Y luego asulinde 250 vs a Juⁿ Andres Gaitan	v 250
Y luego asulinde 400 vs para el Capⁿ Dⁿ Christoval nuñes deañasco	v 400
Y luego a su linde 300 vs pª Ju Bauptª Callo	v 300
Y luegoasulinde otras 300 vs pª Domingo berride	v 300
Y luego asu lindero 200 vs pª Juachin Mendieta	v 200
Nota. la suerte de Mendienta se le repartio a dn Juan Delgº Melilla	
Y luego a su lindero 200 vs pª Ignazio Contreras	v 200
Y luego a su lindero 200 vs pªDomingo Martines	v 200
Y luego a su linde 200 vs pª Migul Xaimes	v 200
Y luego asu linde ôtras 200 vs pª Antº figueredo	v 200
[F. 33 v.] Y luego sulindero ôtras 200vs pª Jul Mar/tin Carrasco	v 200
Y luego asu lindero ôtras 200 vs pª Antº Rodrig.s	v 200
	9v. 300

Estas 9 v. 300 q daron medidas ya moxonadas des del moxon prinzipal y chacara de Juan Martin arroio arriba yaora sesigue las chacaras q corren desdeel moxon prinzipal arroio avaxo, asia la ensenada del puerto.

Primeram.te semidieron 400 vs pª Silvestre peres vravo	v 400
Y luego asu lindero 400 vs a Phe. peresdesosa	v 400
Y luego asu lindero 400 vs pª Anxel garzia	v 400
Y luego asu linde ôtras 400 vs athomas texera	v 400
Y luego asulinde 300 vs pª elziruxano Dⁿ Diego Mario	v 300
Nota.: Esta de Dⁿ Diego sele dio a Franᶜº Pesoa	
Y luego a sulindero 200 vs a Franº Garzia delapas	v 200
Y luego asu lindero, otras 200 vs pª sevastian dearevalo	v 200

Y luego asu linde otras 200 vs pª manuel Gonzales de-almeida | v 200
Y luego ael lindero de Manuel Gonz dealmeida otras 200
[F. 34] varas pª el alferes Joseph deme/trio | v 200
Y luego asulindero ôtras 200 vs pa Ju delgado | v 200
Y luego asulinderoôtras 200 vs a franº Morales | v 200
Y luego asulindero ôtras 200 vs qe estubieron rrepartidas a Luis de Lima padron por averdesamparado estabezin da las rreparto yseñalo, para Ju de Morales | v 200
Y luego al Lindero de Ju de Morales ôtras 200 v para Pedro Antonio | v 200
Y luego as ulinde las 200 vs q estubieron rrepartidas para Antº Cuello, pr aver des amparado estabezindad, las rreparto yseñalo a Marcos develasco | v 200
Y luego al lindero de marcos develasco ôtras 200 vs para Joseph Rodrigues | v 200
Y luego al lindero de Joseph Rodrigues ôtras 200 vs mas o menos lo q hubiere hastatopar conelarroio q llaman de cuello q desemboca alaensenada delpuerto junto
[F. 34 v.] alapes queria / la senalo yrreparto á Manuel bello | v 200

13 v 400

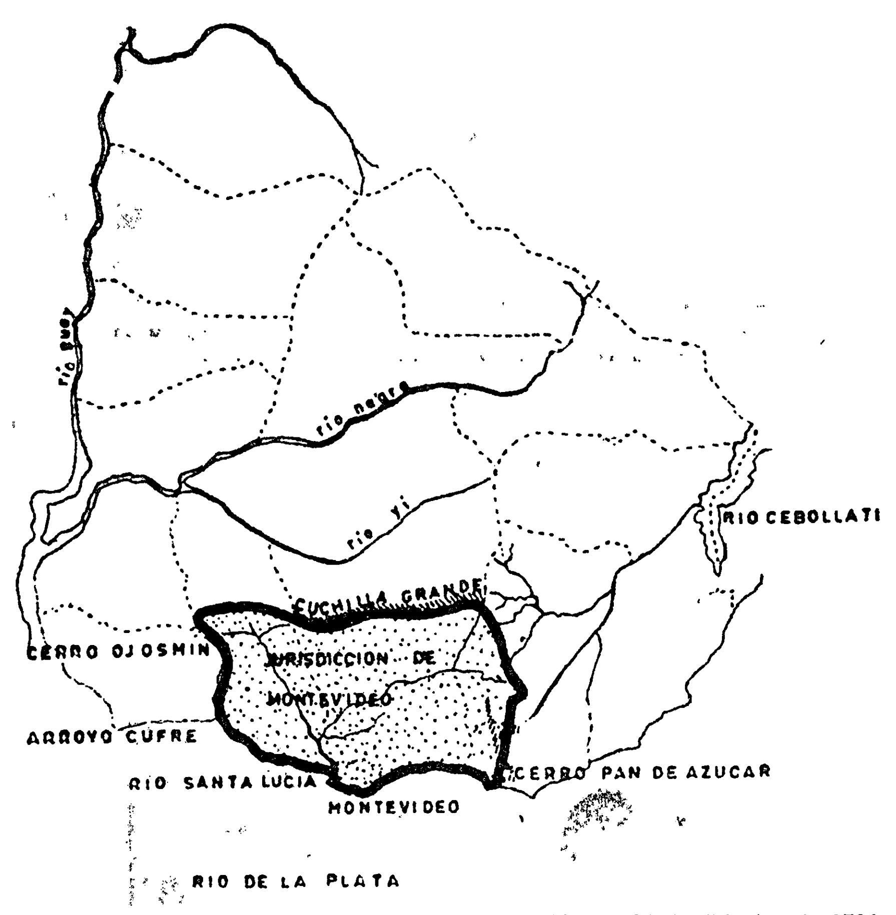
Estas 13 v. 400 vs dexame didas yamoxonadas todas dela ôtra vanda, delrreferido arroio yentres uertey suerte fui dexando una calle de 12 vs deancho para ques irva deavrevadero segun esta ordenado porla Lei zitada en cabeza depadron:

Siguese haora las chacaras, que dexo rrepartidas desta banda del rreferido arroio delos mi gueletes que habiendo con cluido conel rrepartimto hecho dela ôtra banda pase aesta conel rreferido piloto, yn devexinos, y buscando, moxonzierto ypermanente dedonde comenzar este rrepartimto seallo unarroio alfind elafalda de Montevº chiquito q corre la tierra ad entro leste, quarto, alsueste y puesta la aBuxa ala orilla dedho arroio seecho el rrumbo y seallo q corre al nor,norueste, desde donde seempezaron arrepartir dhas chacaras, alos pobladores cabezas defamilias, yo tros solteros; yrrezien casados, llevando porfrente el dho arroio de los Migueletes; y pr fondo latierra adentro a les,nordeste con cuia di li genzia empeze, a rrepartir las chacaras haviendose médido la queerda de 100 v. pr el rreferido piloto, ys emidieron enesta primera suerte q sale delaotra vanda delarroio quesirve deMoxon
[F. 35] 400 vs q las rre/parti yseña le al Alferes R.l Ju Camexo Soto y haxe frente esta primera suerte te niendo depr medio el rreferido arroio delos migueletes con la chacara q dela ôtra banda deel leqdo rreparti da athomas Gonzales | vs 400
Y luego al lindero de Ju Canexo Soto, se midieron 300 vs pª Ambrosio Agustin Lopes | v 300
Y luego asu lindero 350 vs a Lorenzo Calleros | v 350

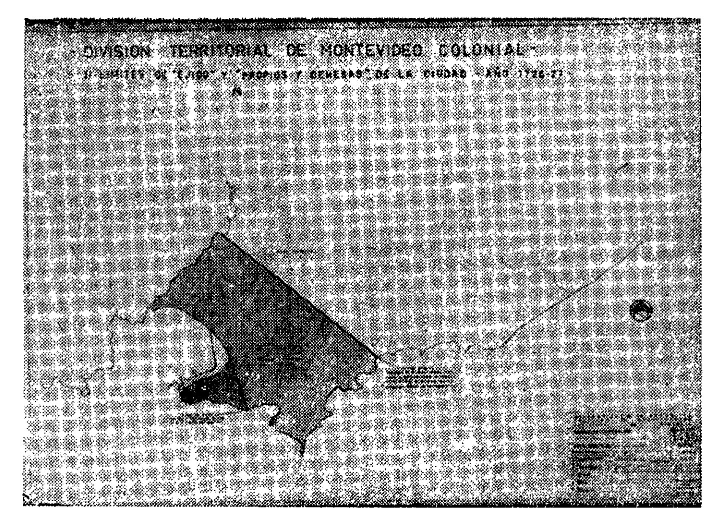
	Y luego as u linde 350 vs p^{a} Jualonso	v 350 /
[F. 35 v.]	Y luego asu linde 350 vs p^{a} Ambrosio Nuñes	v 350
	Y luego asu lindero 350 vs p^{a} Ant^{o} Mendes	v 350
	Y luego asu linde 300 vs p^{a} Joseph Duran	v 300
	Y luego asu lindero ôtras 300 vs a Ju Gonz de Castro	v 300
	Y luego asu lindero 350 vs p^{a} Joseph de Leon	v 350
	Y luego a su linde 300 vs p^{a} Ju Baup^{ta}	v 300
	Y luego a su lindero ôtras 300 vs p^{a} thomas delasierra	v 300
	Y luego asulindero 350 vs p^{a} fran^{o} de armas	v 350
	Y luego asulindero 300 vs a Pe dealmeda	v 300
	Y luego asu lindero 250 vs p^{a} Franc^{o} Luis	v 250
	Y luego al Lindero de franc^{o} Luis semi dieron 400 vs	
[F. 36]	p^{a} el Cap^{n} Joseph devera perdomo alcalde / ordinario	
	desta ciu^{d} y deprimerboto	v 400
	Y luego asulin de ôtras 400 vs p^{a} el aguaz m^{r} Christo-	
	val Cayetano deherrera	v 400
	Y luego asulindero 300 vs. p^{a} Ju Rodrigues	v 300
	Y luego al Lindero de Ju Rodrígues 350 v p^{a} Joseph	
	Domingues Sierra	v 350
	Y luego asu lindero 300 v p^{a} franc^{o} Cabrera	v 300
	Yluego asulindero 350 vs pa Ju Gonz Amaro	v 350
	Yluego asulinde 200 vs pa Manuel Gomes	v 200
	Y luego asu lindero 200 vs pa Ju Garzia	v 200
	Y luego asu linde 200 vs p^{a} sevastian espin	v 200
	Y luego asulindero 200 vs p^{a} franc^{o} deserqueira	v 200
	Y luego asu lindero 200 vs p^{a} Martin Rodrigues dechave	v 200
	Y luego asulinde ôtras 200 v alorenzo desosa	v 200
	Y luego asu lindero ôtras 200 v p^{a} Ju detoledo	v 200
	Y luego asulindero ôtras 200 v p^{a} Xacobo Clerambu	v 200
	Y luego asulindero 200 vs p^{a} Ju Mateo Zeballos	v 200
[F. 36 v.]	Y luego asulinde ôtras 200 vs pa Dionisio deogan	v 200
	Asta aqui q daron medidas yamo xonadas las chacaras	
	rreferidas, yentregadas asus dueños yaora seandeseguir	
	adionisio deogan Marcos deantequera con 200 vs	v 200
	Y luego asu linde de marcosdeanteqra, Ju Ant. Martines	
	con 200 vs.	v 200
		9 v. 050 vs

Estos dos ultimas no parezieron ala mediz^{n} pero queda declarado q'seande seguir a Dionisio deogan con 200 v cada uno dexando entre suerte y suerte 12 vs p^{a} abrevadero como yo las fui dexando entre suerte y suerte y es fecha dhamensura yrrepartim^{to} en 18 de hen^{o} de 1730. P.S. Millan.

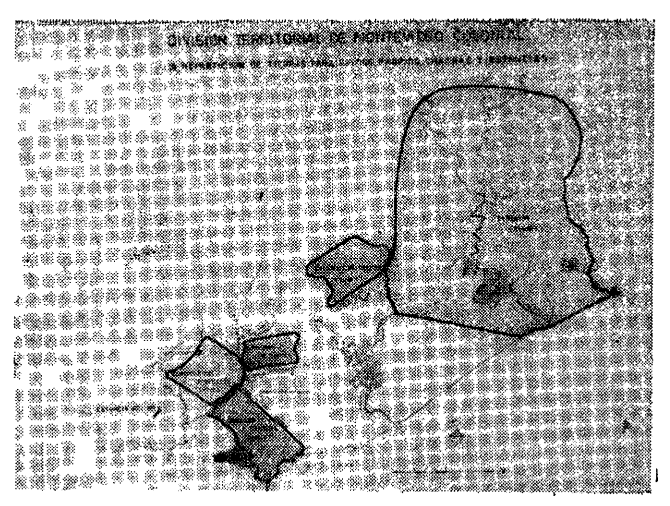
Escribanía de Gobierno y Hacienda. Mdeo. "Copia del Libro Padrón Nos 1 y 2. 1726-1730." Mdeo. 1891. f. 31 a 36 v.



Término y jurisdicción de Montevideo fijados por P. Millán el 24 de diciembre de 1726. Interpretación gráfica del I. H. A. Autor: A. Lucchini, O. Muras.



Ejido y Propios y Dehesas de Montevideo. Años 1726-27. Interpretación gráfica del I. H. A. Autor: A. Lucchini, O. Muras.



Ejido, Propios, Chacras y Estancias de Montevideo. Años 1726-95. Interpretación gráfica del I. H. A. Autor: A. Lucchini, O. Muras.

(4). — OBRAS DEL SISTEMA DEFENSIVO LLEVADAS A CABO POR LOS INGENIEROS MILITARES EN LA EPOCA COLONIAL.

Una muralla cerraba la península incomunicando la ciudad de la campaña. Enumerando de norte a sur, sobre ella se hallaban las siguientes fortificaciones:

1 — Bastión y batería llamado "Cubo del Norte" asentado sobre la bahía de Montevideo.
2 — Batería de San Pascual.
3 — "La Ciudadela", fortaleza de planta casi cuadrada con baluartes en sus cuatro ángulos salientes. Un rebellín en el frente este y foso aumentaban la eficacia de su defensa. Ocupaba aproximadamente la mitad oeste de la actual plaza Independencia.
4 — El "Parque de Artillería" bastión simétrico a la Batería San Pascual.
5 — El "Cubo del Sur" bastión artillado, asentado sobre las rocas de la costa.

Estas defensas terrestres se complementaban con un complejo sistema fortificado de costa. Bordeando la península se encontraba ese sistema defensivo que protegía la costa del río y de la Ensenada, constituído por un parapeto en que se hallaban emplazadas diversas baterías (baterías San Rafael, San Diego, Santo Tomás, San Juan, San Francisco, del Muelle), puntos fortificados (San Luis, San Carlos, San Sebastián) y el fuerte de San José.

Completaban el sistema defensivo:

Las Bóvedas, casamatas de murallas paralelas.

El Parque de Ingenieros, edificio destinado a cuartel.

El Fuerte del Cerro de Montevideo, que constituye la última gran obra defensiva de la época colonial española, destinado fundamentalmente a proteger el primitivo faro y casa del vigía.

(5). — IGLESIA CATEDRAL (MATRIZ) DE MONTEVIDEO. INMACULADA CONCEPCION.

Breve reseña de las etapas de su construcción:

Fines de 1790: inicio de la obra.
21 de octubre de 1804: consagración, faltando revocar fachada y completar campanario norte.
1807: destrucción campanario sur.
1818: terminación campanario norte.
1820-25: revestimiento exterior de cúpulas.
1858-60: terminación campanario sur, revoque, fachada y reparaciones.
1905: refacción fachada.
1941-49: refacción y cambio fachada.

AUTOR: Arq. De Sáa y Faría, José Custodio, según R. P. Furlong y Cardiff. — Arq. Del Pozo y Marquy, José, según otros.

DISPOSICION: tres naves de igual altura, laterales de dos pisos, crucero y cúpula sobre tambor, linterna, tres portales y porche, dos torres laterales al frente para campanarios. Capilla lateral norte del Santísimo, de planta circular con ábside, cúpula con linterna.

CABILDO Y REALES CARCELES.

Breve reseña de las etapas de su construcción:

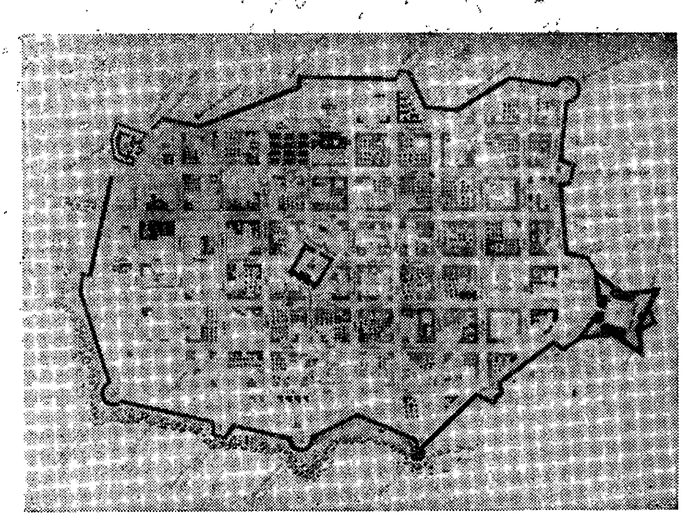
1804: Iniciación. Se construye sobre una superficie de 50 varas de frente por 70 de fondo.
1812: Paralización de obras (2º Sitio de Montevideo).
1830: Gran sala de planta alta sobre la calle Sarandí, obra de José Toribio.
1865-1868: Cornisa de coronamiento, frontón, pisos, escalera de mármol (sustituye la de granito).
1869: Finalización. Fachada. Martelinado de las partes de piedra. Revoque "imitación piedra" sobre las partes de ladrillo.

AUTORES: Tomás Toribio y José Toribio (ampliación).

DISPOSICION: Dos plantas y sótano. Serie de salas rodeando cuatro patios. Cuerpo central ocupado por escalera y locales secundarios.



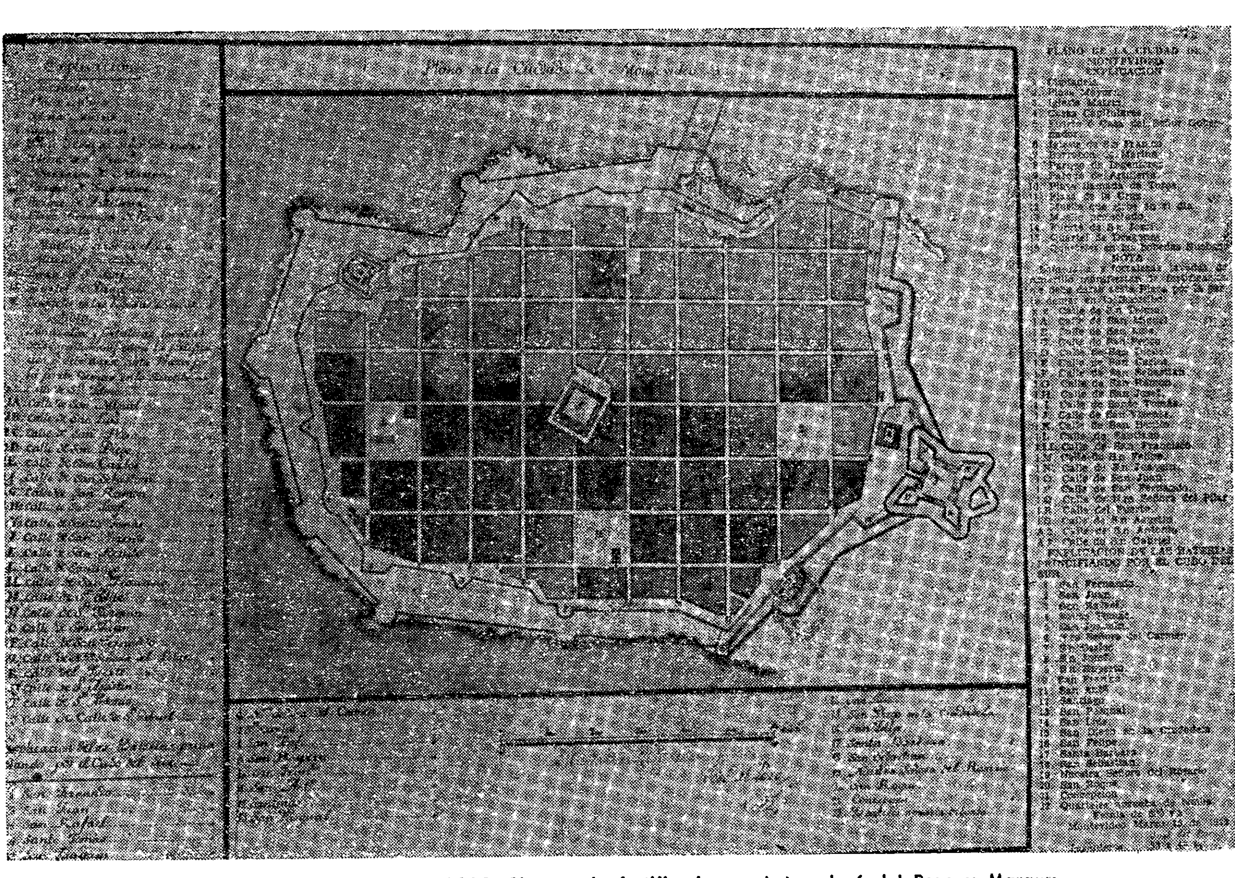
Plano de Montevideo. Año 1730. Autor: D. Petrarca.



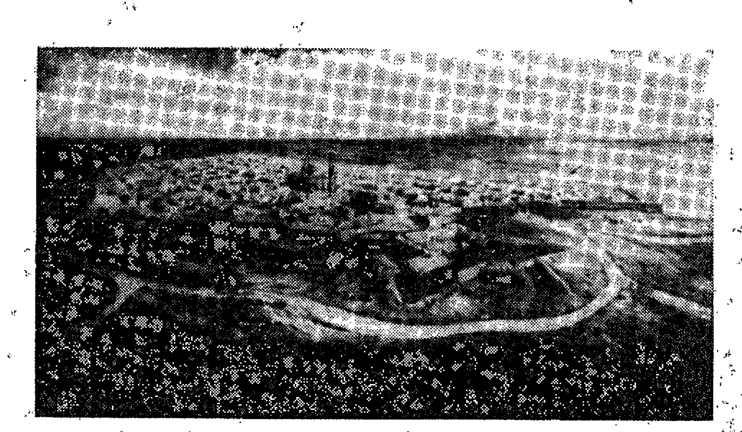
Plano de Montevideo hacia el año 1800.



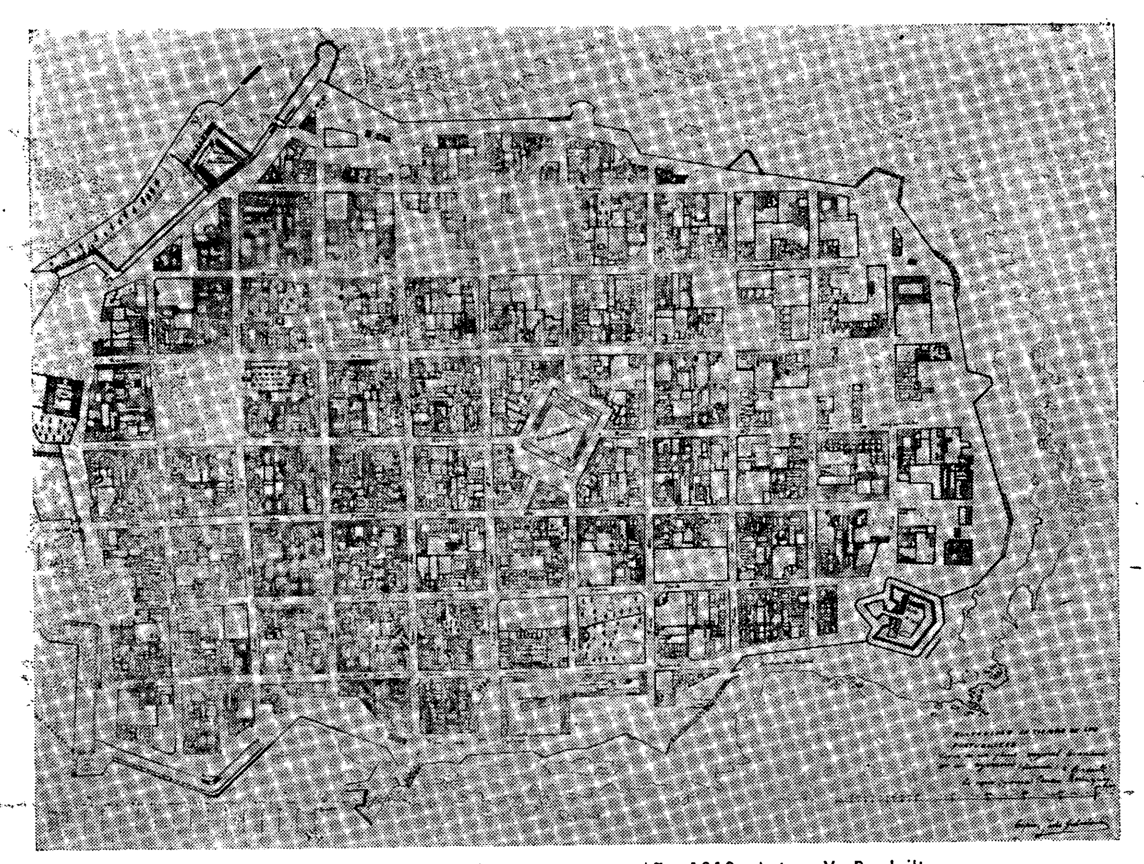
Plano de Montevideo. Año 1798. Autor: J. Ma. Reyes.



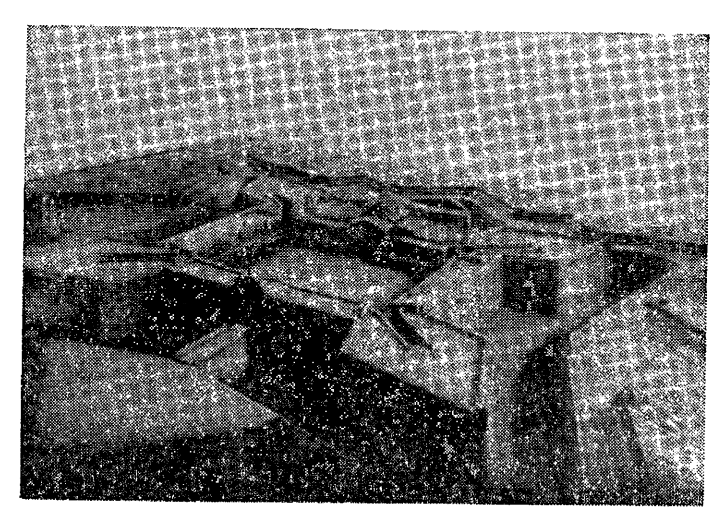
Plano de Montevideo. Año 1812. Sistema de fortificaciones. Autor: José del Pozo y Marquy.



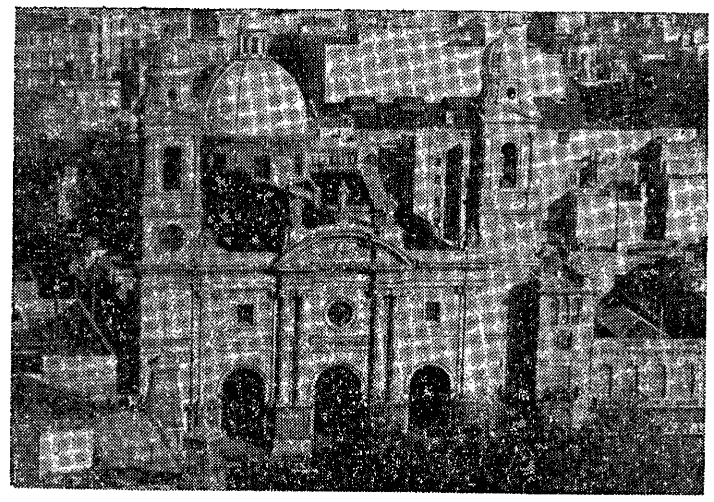
Península de Montevideo. Boceto. Fines de la época colonial.



Montevideo en tiempo de los portugueses. Año 1818. Autor: V. Bradailt.



Ciudadela de Montevideo. Maquette. Año 1742. Autor D. Cardoso



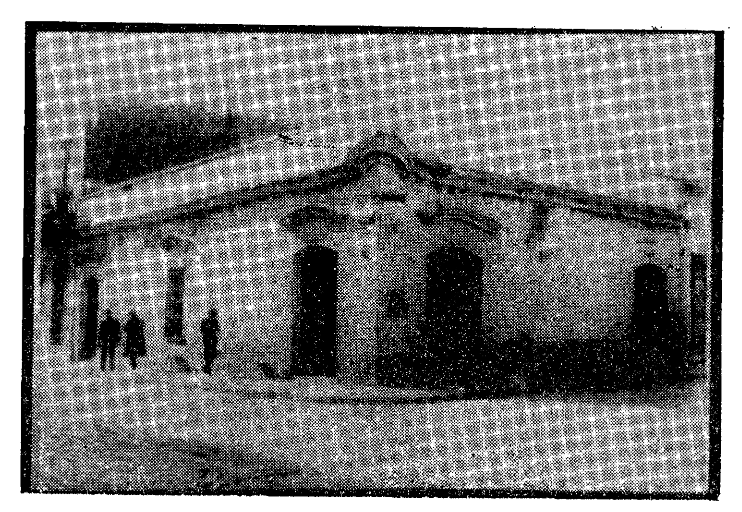
Catedral de Montevideo. Año 1790. Autor: De Sáa y Faría o Del Pozo y Marquy — T. Toribio



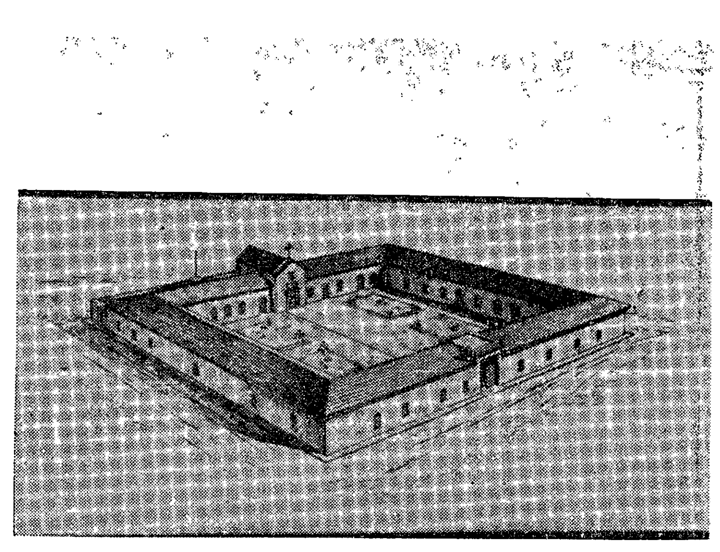
Cabildo y Reales Cárceles de Montevideo. Año 1804-30.
Autor: T. Toribio — J. Toribio



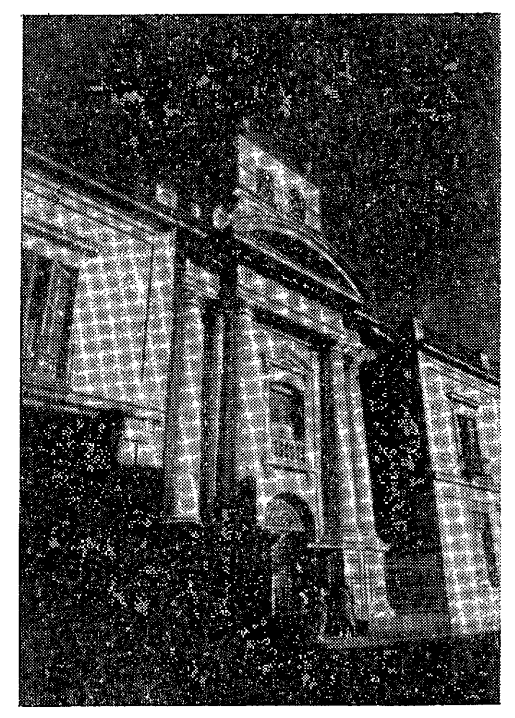
Casa de Francisco Llambí. Año 1775



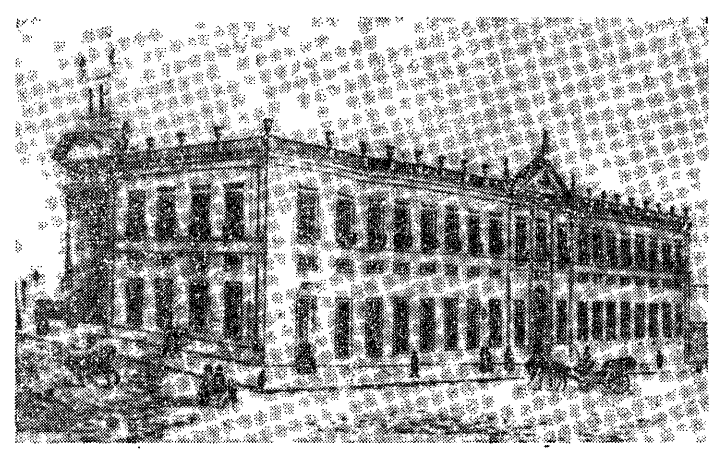
Casa del Anima. Fines del siglo XVIII



Casa de la Gobernación. Año 1790. Autor: García Martínez de Cáceres



Capilla de la Caridad. Año 1798 o 1808.
Autor: Del Pozo y Marquy o T. Toribio



Hospital de San José y la Caridad. Año 1825. Autor: J. Toribio.

CAPITULO II

La Ciudad Nueva

A punto de partida de los años de la independencia, que culminan el proceso de liberación política de las colonias españolas en esta parte del continente americano, la ideología económica en su versión española del mercantilismo es sustituída por la concepción universal del liberalismo económico. El proceso independentista en la Banda Oriental, que se inicia en la gesta artiguista y concluye en un acto político separatista de las Provincias Unidas, tiene dos instancias de fundamental relevancia: la aprobación de las Leyes de la Independencia por la Honorable Sala de Representantes de la Provincia Oriental del Río de la Plata en 1825 y la elaboración por la Asamblea General Constituyente de la Constitución jurada el 18 de julio de 1830. La naciente República, cuya vocación autonómica tiene raíces profundas que van más allá de las urgencias políticas contemporáneas que primaron durante la gesta libertadora, heredará la ideología general americanista y la peculiar concepción del ideólogo y caudillo Artigas, que interpreta la visión liberal del mundo americano en el marco connotado y particular de su Banda Oriental. Artigas es sin duda el americanista más lúcido de toda la generación heroica de América Latina, pero sobre las cosas es un conocedor profundo de la realidad problemática del mundo colonial en el territorio de la Banda Oriental. Su gesta va a ser una gesta de campaña, el recinto amurallado del Montevideo Colonial es el refugio de la ideología monárquica, autocrática y colonialista. Las murallas de la vieja ciudad colonial son a la vista de los patriotas el refugio militar y el centro económico y administrativo de su enemigo esencial: la Corona Española.

No debe extrañar entonces que cuando las fuerzas patrióticas obtengan su triunfo final, desplazando las pretensiones del Imperio del Brasil, sucesor en segunda instancia del dominio colonial de la Banda Oriental y aún antes de que el nuevo Estado proclame la vigencia de su estatuto constitucional, sus representantes deciden en un acto de gobierno de evidente contenido político, la destrucción de las murallas de Montevideo en el año 1829, que son al mismo tiempo símbolo de la opresión del Imperio Español y freno innecesario a la libre expansión del territorio urbano, base esencial de la concepción liberal en materia urbanística. (1).

El recinto amurallado ha cumplido ya la doble función asignada por la Corona Española: la función estratégica, incorporando a Montevideo dentro del esquema general defensivo, inspirado en Vauban y la función de contener la localización urbana del colonizador, en el marco amurallado del casco urbano, médula del complejo concepto de ciudad imperante en la época colonial, derivado de las necesidades urbanísticas de la concepción económica mercantilista.

La independencia territorial y el dominio en el campo económico de la ideología liberal anulan respectivamente las funciones antes señaladas. El sistema económico liberal, en el campo de la organización territorial, propugna la vigencia de la libertad del mercado inmobiliario, sólo regido por la ley de la oferta y la demanda. Por otra parte las urgencias del tesoro de la naciente República obliga al remate público de la mayoría del territorio, que dentro del sistema colonial constituían patrimonio del Estado.

El remate público destinado a la mejor oferta, la subdivisión de campos destinados a la fundación de poblados o a la factible extensión territorial de poblados existentes, operaciones ejecutadas por agrimensores o idóneos, la simple cuadrícula en damero del territorio en base a la ley de la máxima rentabilidad, van a ser las normas urbanísticas vigentes en la América Latina liberada.

En términos generales todo es muy simple, consiste en el trazado de calles ortogonales definiendo las manzanas y dentro de las mismas una segunda división ortogonal por medianeras, definiendo los solares o padrones. Esta operación se realiza sin tener en cuenta consideraciones de orden higiénico (orientación de calles, espacios libres necesarios, localización de fuentes de agua potable, etc.) y sin tener en cuenta la función que va a desempeñar el núcleo urbano así estructurado. Del concepto colonial de urbe, donde las consideraciones de orden higiénico y fundamentalmente la idea de complejo económico que conecta el área de asentamiento urbano con el territorio jurisdiccional, sólo queda la primaria idea de la organización del territorio urbano en damero.

El plan de José María Reyes (2) para la llamada Ciudad Nueva, responde a esos primarios principios liberales enunciados y ello explica la carencia de toda idea original en materia urbanística, la ausencia de un estudio adecuado de la conexión vial entre la ciudad existente y la proyectada, la deficiencia notoria en la estructuración vial de la ampliación

propuesta, así como la ausencia de toda previsión de espacio libre necesario. (3).

El pensamiento de estructuración urbana de J. M. Reyes está impregnado de la ideología liberal imperante en la época, que tendrá su máxima expresión en la llamada Ciudad Novísima, cuando se pierde el último elemento de cohesión presente en la creación de la Ciudad Nueva, que fue la unidad creadora, representada en este caso por el pensamiento de su proyectista. En la Ciudad Novísima, extensión posterior de la Ciudad Nueva de Reyes, cada sector territorial, o si se quiere cada barrio, tendrá su propio rematador, o su propio agrimensor o idóneo, aplicando siempre la división primaria en damero con diversos criterios, originando una extensión urbana por yuxtaposición de fraccionamientos, acelerando inevitablemente un proceso urbano caótico. El caos urbano será el centro de la polémica urbanística desde las primeras décadas del siglo XX hasta nuestros días.

El Estado limita su participación a la acción de contralor de la iniciativa privada mediante la Comisión Topográfica, creada en el año 1831 y compuesta por tres técnicos: el Ingeniero de las Propiedades Públicas como Presidente y dos Ingenieros auxiliares. Los integrantes más destacados de esta comisión serán J. Ma. Reyes, Presidente en el momento de su creación, y Don Carlos Zucchi en su calidad de Ingeniero Arquitecto a partir de 1836.

Será Carlos Zucchi uno de los más lúcidos e inquietos integrantes de la Comisión Topográfica (4), en calidad de tal presenta varios proyectos, de los cuales destacamos los contenidos en la Memoria de la Comisión del año 1837 y en particular su proyecto de creación de la Plaza Independencia.

Carlos Zucchi tiene la virtud de observar con claridad la inadecuada solución que Reyes ha propuesto para la zona urbana que corresponde a la conexión de las dos ciudades. Varias son las soluciones por él proyectadas, de las cuales lo más trascendente consiste en la estructuración de la actual Plaza Independencia, la propuesta de ordenamiento arquitectónico de ese generoso espacio destinado a la plaza y la ubicación de edificios de uso público, que forman una solución integral e inteligente al problema de la contactación de la Ciudad Vieja y la Ciudad Nueva, proyectadas y construídas sobre conceptos y bases ideológicas absolutamente distintas.

Carlos Zucchi presenta al Superior Gobierno una multiplicidad de proyectos al respecto, pero la obra aceptada y realizada se limita a la adopción parcial de sus ideas relativas a la creación y ordenamiento de la Plaza Independencia y a la localización y proyecto del Teatro Solís.

La relación entre la ciudad y su jurisdicción en los términos de la época colonial, asimilable a lo que hoy se denominaría relación entre ciudad y región, se limita en el período correspondiente al liberalismo del siglo XIX, a la conexión vial de la ciudad de Montevideo, centro comercializador, administrativo y habitacional, en su nueva función caracterizante de ciudad puerto, con el territorio de la campaña, proveedor de la riqueza exportable.

La antigua ciudad fortaleza se ha transformado en una ciudad abierta,

en crecimiento continuo e irregular, crecimiento sólo regulado por la ley de la oferta y la demanda, en la libre adquisición de tierras destinadas a la urbanización. Este concepto de ciudad abierta se complementa y se integra al de ciudad puerto.

La apertura comercial hacia el continente europeo se concreta en la realidád urbana con las primeras obras portuarias, fruto del destino histórico signado por la localización de nuestra ciudad en la bahía más importante de la cuenca del Plata.

Cinco son las rutas fundamentales de conexión de Montevideo con la campaña: Camino de la Costa, Camino a Maldonado por el Cordón y Tres Cruces, Camino a Las Piedras y Canelones por el de la Aguada y Miguelete, Camino al Paso de las Duranas por el de la Aguada, Camino al Cerrito por Arroyo Seco. Estas vías de conexión entre la campaña, fuente de la riqueza nacional, con la ciüdad, puerto exportador, forman parte de un equipamiento productor que incluirá la zona de almacenamiento, integrada por barracas de madera o simples espacios al aire libre dedicados a la acumulación de mercaderías, situados en la costa de la bahia de Montevideo, constituyendo la infancia de las actuales instalaciones de almacenamiento de la ciudad, que tienen como eje la calle Rondeau. Integra ese complejo, respuesta urbana a las necesidades predominantes de la nueva función puerto, el mejoramiento de los muelles y las primeras instalaciones de cierto alcance, que se realizan en la propia bahía de Montevideo.

La conciencia de la necesidad de contar con un puerto equipado adecuadamente para satisfacer las necesidades de un mercado exterior cada vez más exigente, nace con la propia República y a nivel de propuestas concretas a punto de partida de la terminación de la Guerra Grande. Pero la naciente República no está aún en condiciones de realizar ese objetivo mayor, que recién cristalizará a comienzos de este siglo (1901) y se limita, en medio de un erario público desgastado en luchas internas y mal administrado, al mejoramiento del muelle existente y a la sucesiva incorporación de muelles de madera, en la medida que la actividad así lo requiere. En las instalaciones de muelles tiene importancia fundamental la iniciativa privada, hecho concordante con la ideología liberal. El saladero de Lafone ubicado en las laderas costeras del Cerro con su muelle propio, donde atracan los barcos que cargan sus productos, el muelle particular de Gowland, son ejemplos elocuentes de la incidencia de la iniciativa privada en el equipamiento de la Bahía de Montevideo.

Claro está que la suma de muelles y zona de almacenamiento no es un puerto; la instalación de un puerto significa una compleja operación que supone el arreglo del área terrestre y del área acuática. Operación esta última que comprende el logro de dos ojetivos: aguas al máximo reposo posible (rompeolas, espigones y diques de cintura) y profundidad necesaria para el arribo de naves de mayor calado (canalización y dragado).

Durante parte del siglo XIX los veleros, luego vapores, de gran calado trasbordan en la ciudad de Río de Janeiro sus pasajeros y mercáncias en veleros o vapores de calado mediano, que son los que arriban a la bahía

de Montevideo. Los veleros o vapores de mediano calado anclan dentro de la bahía de Montevideo, en las zonas de mayor profundidad, pero a considerable distancia de la playa de desembarco. Pasajeros y mercancías son entonces trasbordados, a barcazas que arriban a la costa. En la mayoría de los casos, pasajeros y mercancías, son trasbordados nuevamente a diligencias o carros tirados por caballos que entran en el agua por la playa ubicada entre las calles San Joaquín y San Felipe, hoy denominadas Treinta y Tres y Misiones respectivamente.

Fotos de 1901 nos demuestran la vigencia de este sistema aún a comienzos de nuestro siglo, en el mismo año que se inician las obras del actual puerto de Montevideo.

Contemporáneamente al proceso de ocupación del territorio del Ejido, de acuerdo al plan inicial de José Ma. Reyes, se fundan en las cercanías inmediatas de la Ciudad Nueva, villas y pueblos que el crecimiento posterior de la ciudad de Montevideo incorporará a su propio territorio urbano en calidad de barrios. Este proceso de incorporación se produce a lo largo de todo el siglo XIX y primeros decenios de nuestro siglo. A manera de ejemplos típicos citamos: Villa Cosmópolis (fundada en 1834) y Pueblo Victoria (fundado en 1838), que se incorporan a la ciudad capital durante su proceso expansionista, manteniendo su calidad autonómica y su autenticidad urbana, que tipifican la noción de barrio.

Un caso particular y digno de estudio especial es el que corresponde a Villa Restauración, luego Villa Unión, hoy barrio de la Unión, que desarrollaremos en el próximo capítulo.

Es necesario destacar que a la actuación ya anotada anteriormente de la Comisión Topográfica en materia de ordenamiento urbano, se agrega una serie de disposiciones de gobierno relativas a la organización del territorio urbano ocupado por las industrias, que tendrán como común denominador el concepto de salubridad, en su aspecto esencial de defensa de la salud de la población, en relación a los efectos nocivos de la naciente industria.

El concepto de salubridad en el siglo XIX liberal es distinto al concepto de higiene emergente de las Leyes de Indias de la época colonial y es natural que así sea, ya que la época colonial se caracteriza, como consecuencia del régimen económico mercantilista, por la negación del desarrollo industrial de las Colonias. El concepto de higiene en la época colonial está referido a la elección del sitio donde se ubicará la futura urbe, buscando la cercanía de madera y agua potable y en la orientación de las calles para su mejor higiene, mediante el uso natural de los vientos y el mejor aprovechamiento del sol.

En el siglo XIX el concepto de salubridad se dirige a proteger la salud del ciudadano, ante la amenaza del enviciamiento del aire y de las aguas, como consecuencia de las actividades industriales y en algún caso a la protección del ciudadano, ante aquellas industrias que manejan elementos explosivos. Estas normas que regulan la ubicación de los establecimientos industriales serán analizadas en el capítulo IV de esta obra.

NOTAS AL CAPITULO II

(1). — "El 25 de Agosto de 1829, como un homenaje a los principios de libertad y de progreso, que fueron y han sido las bases de la constitución democrática del pueblo oriental, la H. Asamblea del Estado sanciona el siguiente decreto (143):

"Art. 1º Toda la fortificación de la parte de tierra de la Plaza de Montevideo, se demolerá a la próxima brevedad.

Art. 2º. Igual medida se executará en la fortificación de la parte de tierra de la Plaza de la Colonia.

Art. 3º El Gobierno propondrá a la Asamblea todas las medidas que juzgue necesarias y oportunas al cumplimiento de los dos artículos anteriores.

Al dejarlo sancionado la H. Asamblea ha resuelto igualmente que desde ahora permanezcan abiertos los Portones de noche para que así sea más libre la comunicación de los habitantes de la campaña con los de la ciudad"

(143) El Universal. — 27 de Agosto de 1829."

PEREZ MONTERO, Carlos. "La Calle del 18 de Julio". Montevideo. 1942. Págs. 149 y 150.

(2). — "DON JOSE MARIA REYES

General de Ingenieros

En el cuadro de las notabilidades de la República, figura a justísimos títulos el general de ingenieros D. José María Reyes.

Aparte de los puestos que ocupó en la Administración y en la diplomacia, con inteligencia y civismo reconocido, reunió el alto y especialísimo mérito de debérsele la formación de la gran Carta Territorial de la República, contando el honor de haber sido el Comisario nombrado para la demarcación de sus límites, conforme al Tratado con el Brasil, a que dió cima. Autor de la magistral descripción geográfica de su territorio, acompañada de observaciones geológicas, cuadros estadísticos y el Atlas Topográfico de los Departamentos del Estado; trabajos que por sí solos, bastarían para enaltecer su nombre y glorificar su memoria, asignándole un lugar culminante en el padrón de nuestras ilustraciones y en el rango de los hombres públicos más estimables.

El trazo y delineación de la Nueva Ciudad de Montevideo, fueron su obra, ejecutada en los años 1832 y 33, con aprobación del Gobierno de la época.Suya fué también la simetría que debían llevar los edificios que se construyesen para formar y embellecer la futura Plaza de la Independencia.

El General Reyes, oriundo de la República Argentina, donde empezó su carrera militar, era ciudadano legal y miembro caracterizado de la Oriental del Uruguay, donde por servicios distinguidos ascendió en el escalafón militar hasta el grado de General, en que falleció el año 64...

El año 31 (junio 4) en el Gobierno Constitucional presidido por el General Rivera, fué nombrado Oficial Mayor de los Ministerio de Gobierno y Relaciones, en cuyo destino dejó comprobada su idoneidad no vulgar, su clara inteligencia, su celo y laboriosidad en los años que desempeñó ese empleo.

En la Comisión instituída en ese tiempo, para tasar los terrenos contiguos a la muralla y los edificios públicos no reservados para servicio público, el Sr. Reyes como ingeniero formó parte de ella, prestando en ese carácter los mejores servicios.

Creado el departamento Topográfico fué nombrado su Presidente. Notables fueron sus trabajos y grande su labor.

En sólo el período de Junio del 34 hasta Octubre de 1835 había realizado los siguientes con relación a Montevideo y sus adyacencias, sin contar otros relativos a la campaña.

Mensura, distribución, plano y duplicado de los terrenos afuera del Portón llamado del Sud.

Mensura y plano del Parque de Artillería.

Plano y distribución de los terrenos sobre la costa de la Bahía desde el Muelle viejo hasta la costa del Sud, siguiendo la línea del recinto.

Plano del nuevo Mercado y proyecto de las calles adyacentes a él.

Mensura y plano de los terrenos adyacentes al Puente, demostrando su situación con respecto a la nueva y antigua Plaza de la ciudad.

Subdivisión de los terrenos del Muelle y proyectos de las pescaderías.

Subdivisión de los terrenos de la Plazoleta de la Ciudadela.

Reconocimiento de los caminos entre los terrenos de Propios.

Plano de la delineación de la Nueva Ciudad.

Límites del Departamento de Montevideo.

En esta última fecha se ocupaba en el trazado del Plano General de las tierras de Propios, divididas en secciones; y en la formación de la Carta Topográfica del Estado, dividido en secciones Departamentales, con demostración de las propiedades públicas y particulares. Obra de gran aliento, de inmensa labor, de altísimo mérito, que tuvo la gloria de realizar, y que es uno de los timbres de nuestro primer Ingeniero, el coronel entonces don José María Reyes, cuyo nombre la justicia póstuma ha de inscribir algún día, por lo menos, en la nomenclatura de las calles de la capital de la República."

DE MARIA, Isidoro. "Rasgos biográficos de hombres notables de la República Oriental del Uruguay aumentados con algunos de la Argentina". Montevideo. 1886. Págs. 63 a 65.

(3). — "El Campo de Marte ocupaba todo el espacio de Oeste a Este comprendido entre las fortificaciones y la línea que dividía los propios del ejido (aproximadamente la actual calle Ejido) y de Sur a Norte entre el Río de la Plata y la Bahía. Dentro de ese perímetro se delineó la nueva ciudad.

Reyes dividió el trazado en dos partes; la primera desde las murallas hasta la actual calle Florida y la segunda desde esta calle hasta la línea del ejido. Las calles longitudinales de esta última parte estaban orientadas en la dirección Oeste-Este con una desviación aproximada de 5 grados hacia el Norte (véase 116). Todas esas calles así como las transversales, tenían 20 varas de ancho, a excepción de la principal que con 30 varas era la que seguía la línea de que hemos hablado más arriba, y que hoy se conoce con el nombre de Avenida 18 de Julio, y la actual calle Uruguay con 25 varas. Es interesante el trazado de una diagonal (Camino que va a la Aguada) también de 25 varas de ancho que, partiendo de la intersección de las actuales calles Uruguay y Paraguay, tomaba rumbo S. O. N. E. hasta la hoy calle Galicia. Esa diagonal, junto con la calle Uruguay era la vía de tránsito entre las fuentes de la Aguada y la Ciudad Vieja, en la que penetraba por el mismo sitio, donde se encontraba antes de la demolición el Portón de San Pedro.

En ese espacio ocupado por la segunda parte se trazaron 136 manzanas, casi todas cuadradas, de 100 varas por lado, y dos plazas poligonales: parte de la actual Plaza Independencia y la Plaza Cagancha.

En cuanto a la primera parte, ésta sirvió de enlace entre la ciudad vieja y la que hemos descripto.

Continuaban las actuales calles Maldonado, Canelones, Soriano, San José, Colonia y Mercedes, de 20 varas de ancho, hasta la calle Ciudadela, conocida con el nombre de "Límite de la población antigua"; la calle Uruguay doblaba, tomando la forma de embudo, para unirse con la calle San Pedro (25 de Mayo) de 12 varas de ancho, y la calle Paysandú, con 20 varas, terminaba en la calle Florida, tal como hoy se encuentra; la otra parte de esa calle hasta Ciudadela era la continuación de la calle San Luis (Cerrito) de 12 varas, donde se edificó después la Iglesia de Lourdes.

Las manzanas eran todas de distintas dimensiones, buscando la mejor forma de producir el enlace de los dos trazados.

La calle San Carlos (Sarandí) no se había prolongado, quedando, en cambio, una plazoleta al oeste del mercado entre las calles Juncal y Bartolomé Mitre, que no tenían nombre en aquella época. Daban frente a esa plazoleta la casa de la Policía (antiguo Parque de Ingenieros) y el corral de la misma.

La hoy calle Mercedes prolongada hasta Ciudadela, desembocaba en la mitad de la cuadra formada por esa misma calle Ciudadela entre las de

Rincón y 25 de Mayo. Por esa causa Reyes trazó la actual calle Paraná, que al modificarse después el trazado de la calle Mercedes para enlazarla con la de Rincón, quedó como calle cortada.

Se delinearon también dos manzanas, de forma rectangular y de trapecio, al este del Mercado, en el centro de la actual Plaza Independencia; lo que se buscaba era obtener la mayor superficie posible de terrenos denunciables con el objeto de obtener dinero para el Estado, denuncias que produjeron muy buenos beneficios a las personas influyentes, sin que los técnicos se preocuparan para nada de los espacios libres.

En el plano de Reyes aparece por primera vez el trazado de la actual Avda. 18 de Julio entre la Plaza Independencia y la calle Médanos. Tenía, como hemos dicho, 30 varas de ancho y se le llamaba "calle Principal" (175) o "continuación de la calle San Carlos" (176) o "Calle Real que va al Cordón" (177).

Partía del Este del Mercado, coincidiendo su eje con el de la puerta de ese edificio. La primer calle transversal era la que separaba el Mercado de las dos manzanas de que hemos hablado más arriba, que fueron denunciadas después por Don Atanasio Aguirre. El ancho de esa calle era de 15 varas y el frente de las manzanas sobre la calle principal era de 51 varas.

A continuación de las manzanas de Aguirre se encontraba la plaza, de forma poligonal, con una superficie de 17042 varas cuadradas; su ancho máximo, Norte-Sur, era de 200 varas y la distancia Este-Oeste era de 106 varas.

La primera cuadra tenía 15 varas sobre la calle principal, hasta llegar a la hoy calle Andes. Seguían después 5 cuadras de 100 varas y 6 bocacalles de 20 varas hasta la actual calle Paraguay.

La cuadra siguiente tenía 16 varas de frente (178), y a continuación se encontraba la otra plaza poligonal (actual Plaza Cagancha modificada) con una superficie de 29275 varas cuadradas; su ancho máximo era de 198 varas y la distancia Oeste-Este a lo largo de la calle principal era de 188 varas.

A continuación otra cuadra de 16 varas hasta llegar a la actual calle Cuareim y después hasta la hoy Ejido, tres cuadras de 100 varas y 4 bocacalles de 20 varas, incluyendo Ejido.

La distancia total desde el muro Este exterior del Mercado y la calle Ejido, era de 1407 varas. En la memoria de 1837 de la Comisión Topográfica, en la página 11 se indica la medida de 1454 varas para "la hermosa calle que separa en dos la Ciudad nueva, la cual, después de haber recorrido una línea recta, se une con la prolongación de la de Maldonado."

En efecto, el Camino Maldonado se unía con la calle principal más allá de la calle Ejido, y por eso la medida era mayor.

Ese trazado, salvo el de las dos plazas y manzanas adyacentes, ha subsistido hasta hoy.

(175) Plano de Zucchi. Memoria de la Comisión Topográfica. 24 de Julio de 1837. Impresa en la Imprenta de la Caridad. Biblioteca del Arq. Carlos Pérez Montero. Una copia de esa memoria se encuentra en el Nº 123—año 13—Febrero de 1928, de la Revista "Arquitectura" de la Soc. de Arquitectos del Uruguay. Expediente sobre denuncia de la Manzana 1. Esc. de Gob. y Hac. 1840. Nº 1. f. 14 v.

(176) Mismo expediente f. 12.

(177) Expedientes sobre denuncias de las manzanas letra B y Nº 11.

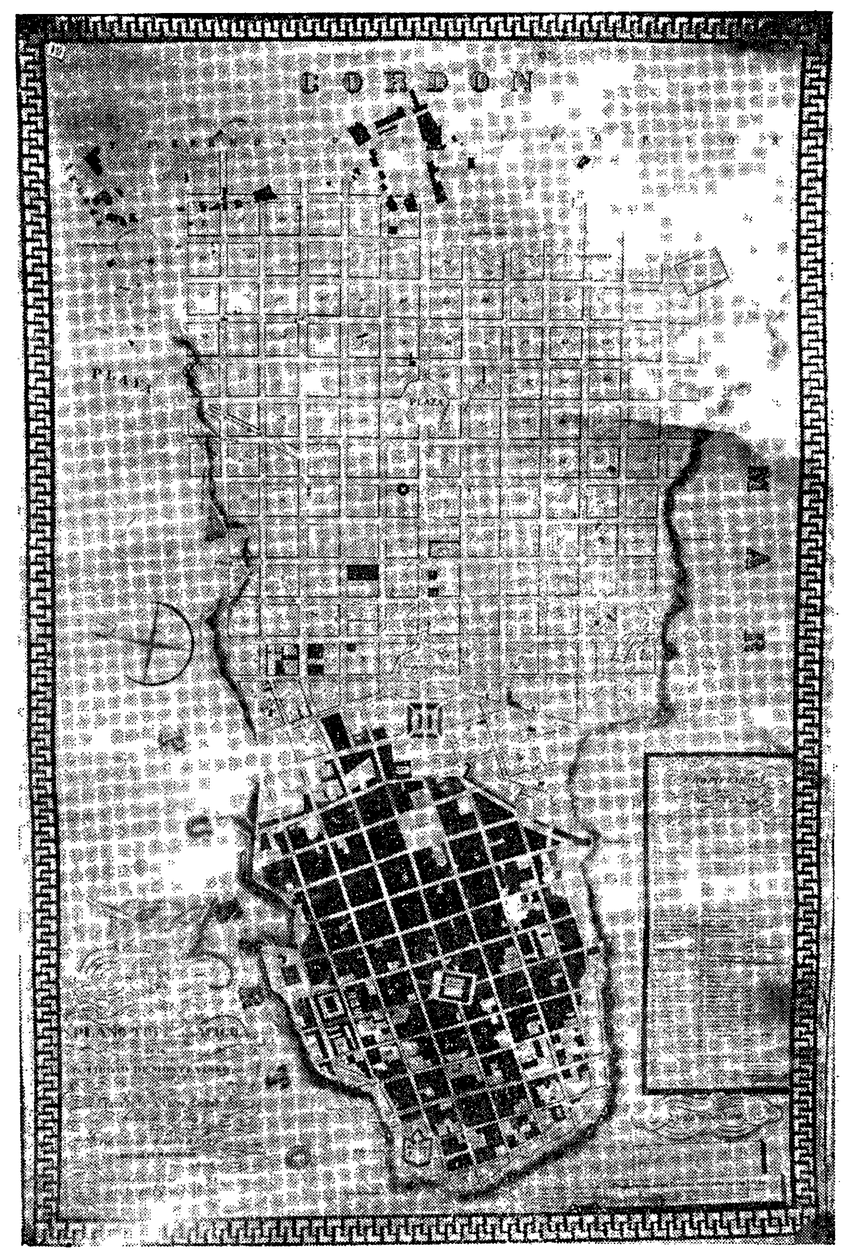
1833 Nº 172 (encuadernado). Plano de Dn. Enrique Jones. f. 13.15 Set. 1836.

(178) En el plano de Reyes la medida tomada a escala da 40 varas en lugar de 16, pero en el Arch. Gráfico del Ministerio de Obras Públicas existe un plano (Nº 20397) de Don Henrique Jones de Nov. 19 de 1835 que indica 16 varas y una superficie total de la plaza de 2 cuadras y 9275 varas."

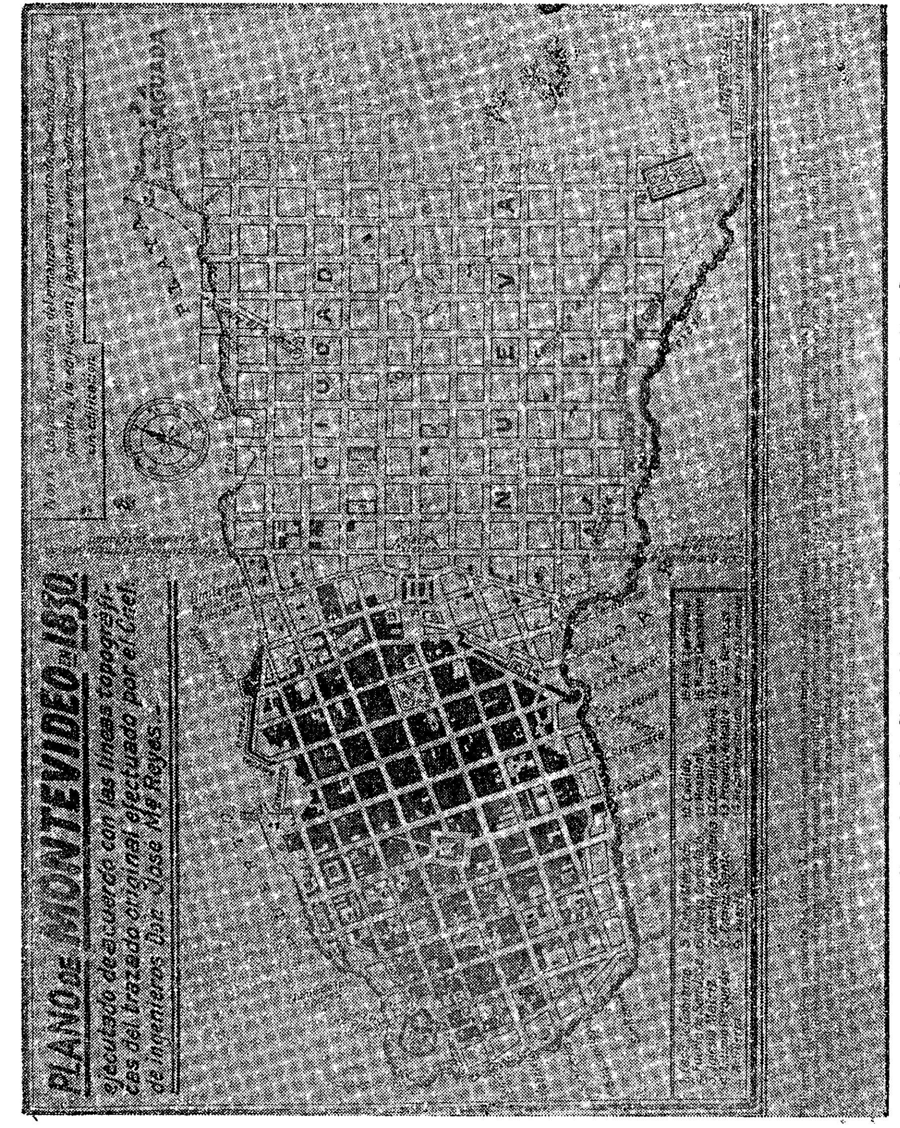
PEREZ MONTERO, Carlos "La calle del 18 de Julio". Mdeo. 1942. Págs. 176 al 179.

(4). — "Carlos Zucchi, de origen italiano, se formó, no obstante, en Francia. Ello fue consecuencia directa de la relación de servicio establecida entre su familia y el régimen político de Napoleón I. Es un caso, el de Zucchi, que revela la influencia ejercida por Francia en la península italiana. El período de formación de Zucchi, realizado en la Escuela Especial de Arquitectura de París, ha de ubicarse (teniendo en cuenta la fecha de su nacimiento, ocurrido en 1791) hacia el final del Imperio, entre los años 1810 y 1815. Su vinculación al Río de la Plata resulta de la circunstancia de haber sido contratado por Rivadavia, quien lo incorporó en 1826 a la actividad técnica de su país. Su prestación de servicios en la Argentina se prolongó hasta 1836, fecha en que se radicó en Montevideo. Entre 1836 y 1842, Zucchi realizó y proyectó obras cuyas formas e ideas condicionantes tornan indispensable, para su cabal conocimiento, inquirir las que privaban en el lugar y en el momento de su formación."

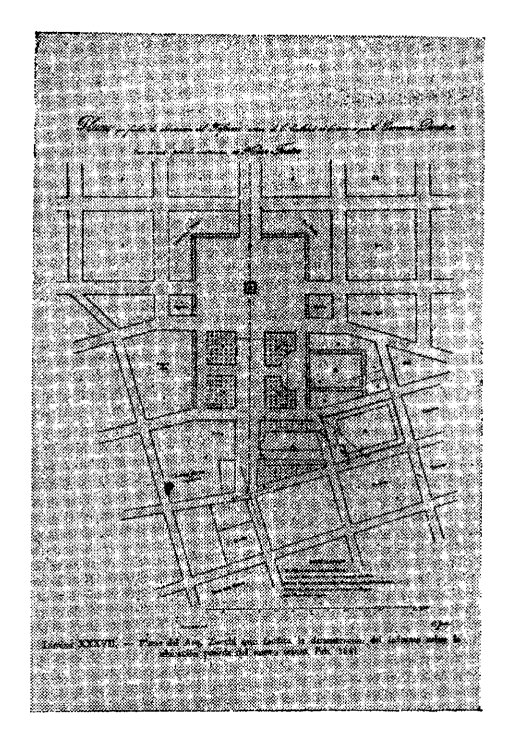
LUCCHINI, Aurelio. "Ideas y formas en la Arquitectura Nacional". Colección Nuestra Tierra. Fascículo Nº 6 Montevideo. 1969. Págs. 21 y 22.



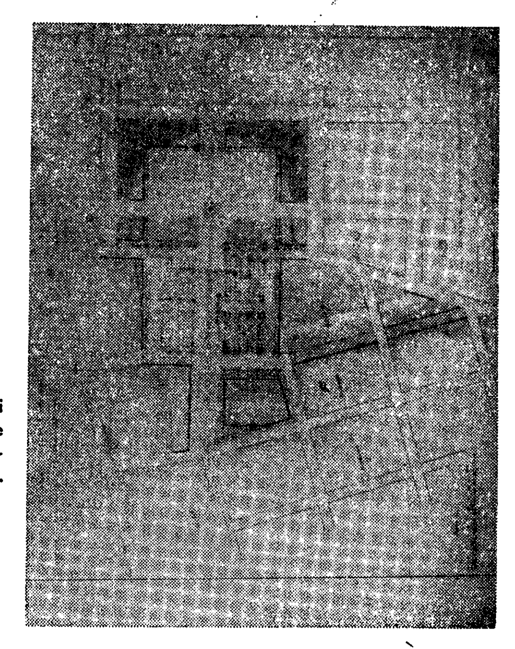
Plano de Montevideo. Ciudad Vieja y Ciudad Nueva. Autor: J. Ma. Reyes.



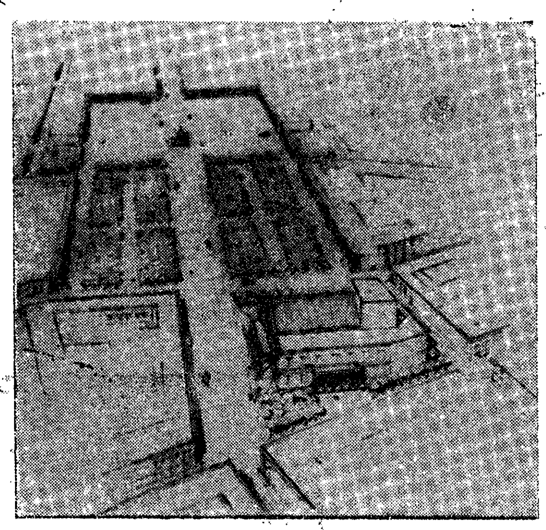
Trazado de la Ciudad Nueva de Montevideo. Autor: J. Ma. Reyes
Según J. Copetti, con indicación de caminos de penetración.



Propuestas de Carlos Zucchi para el ordenamiento de la actual Plaza Independencia y ubicación (A, B, C) del Nuevo Teatro, hoy Teatro Solís. Año 1841



Propuesta de Carlos Zucchi para el ordenamiento de la actual Plaza Independencia Planta. Año 1837.



Propuesta de Carlos Zucchi para el ordenamiento
de la actual Plaza Independencia.
Perspectiva. Año 1837.

Plaza Independencia. Años 1885-92.

CAPITULO III

La Guerra Grande: la ciudad sitiada y la ciudad del campo sitiador

Como consecuencia de la Guerra Grande la ciudad de Montevideo experimenta modificaciones en su estructura urbana general. Su calidad de ciudad sitiada exige, por imperio de las necesidades estratégicas militares, la conformación de un sistema defensivo en base a trincheras, las que se extienden próximas a los límites de la Ciudad Nueva y se prolongan en una línea que llega a la bahía de Montevideo. Los problemas fundamentales que debe afrontar el Montevideo sitiado se relacionan con las necesidades derivadas del citado sistema defensivo terrestre, que se complementa con la defensa marítima de la bahía y suponen la solución de un continuo abastecimiento de víveres y armamentos.

La actividad portuaria en el Montevideo sitiado se acrecienta notoriamente y no es de extrañar que la importancia de las actividades portuarias, eje alrededor del cual gira la posibilidad de subsistir militarmente, exija el mejoramiento de las obras de embarque y de arreglo de muelles. En este corto período de la Guerra Grande, las obras portuarias en la bahía de Montevideo superan lo realizado en ese terreno desde la fundación de la ciudad.

La evolución edilicia, dentro de trincheras, es muy limitada, aunque es de señalar que en estos años se introducen las bases ideológicas que luego van a ser asiento de la doctrina del eclecticismo arquitectónico. Ello

se produce mediante la participación de la intelectualidad europea de avanzada, en particular francesa, que hace suya la causa de la defensa.

Las vinculaciones intelectuales entre el Montevideo sitiado y Francia, la Francia del eclecticismo, del liberalismo aplicado al campo ideológico, que va a tener posteriormente su máxima expresión en la formulación del espiritualismo ecléctico, será en definitiva y con una perspectiva histórica adecuada, uno de los hechos más importantes de la evolución cultural de nuestro país.

En el Montevideo sitiado se inicia un proceso de paulatino abandono de las pautas formales del estilo neoclásico español, heredado de la época colonial, consolidado con el arribo de Tomás Toribio y que tuvo entre sus cultores más destacados a su hijo José Toribio y a Antonio Fontgibell. La introducción del neoclasicismo académico francés importa sustancialmente por constituír la apertura a una nueva modalidad formal arquitectónica, quebrándose así el monopolio del estilo denominado "colonial" en la arquitectura de los primeros años de la República.

Desde el punto de vista de la evolución urbanística de la ciudad sitiada, dos son los hechos destacables en el período en estudio: la creación de un cinturón defensivo, que autolimita el crecimiento de una ciudad en expansión a infujo del liberalismo económico y la jerarquización de la bahía de Montevideo, nervio medular de toda la actividad económica de la ciudad sitiada y luego de la Guerra Grande, de todo el territorio nacional.

Sin embargo los hechos más relevantes y que mayor influencia tendrán en la historia de la actual ciudad de Montevideo se van a producir en el campo sitiador.

El fenómeno urbanístico que vamos a describir es original y constituye un ejemplo sui géneris en la historia del urbanismo de los últimos siglos, en nuestro mundo occidental.

Las condiciones particulares del campo sitiador promueven esa originalidad. Se constituye lo que podemos denominar una ciudad dispersa, no compacta, opuesta conceptualmente a la idea de unidad funcional urbana enmarcada en los límites de un área urbana definida territorialmente. El concepto habitual de ciudad supone la convivencia de las funciones típicamente urbanas dentro del marco de un territorio definido y compacto. Estas condicionantes no se dan en el campo sitiador.

Si bien es cierto la legislación indiana concebía a la ciudad como un complejo que partía del casco urbano e integraba una región definida económica y administrativamente denominada jurisdicción, las funciones estrictamente urbanas estaban limitadas a la ciudad compacta, a la ciudad de entremuros, al territorio del propio casco urbano. Y ello era así tanto para las ciudades de costa como para las ciudades interland. Asimismo, la tradicional ciudad europea del siglo XIX se conforma sobre estructuras urbanas basadas en el concepto de ciudad compacta, cuyas raíces históricas

ineludibles se hallan en sus orígenes medioevales. En particular las ciudades europeas no sólo heredan ese concepto urbanístico, sino que se conforman secularmente en torno a la primitiva ciudad medioeval amurallada.

El campo sitiador construye su ciudad, una ciudad dispersa, no compacta, pero con una coherencia urbanística de relación de funciones que la definen como tal. Este fenómeno pocas veces observado y no suficientemente estudiado desde el punto de vista urbanístico, está predeterminado por las necesidades estratégico-militares y político-administrativas del campo sitiador. Dos determinantes tienen relevancia en la adopción de criterios de asentamiento urbano disperso: la extensión excesiva de la línea de trincheras, para los medios disponibles en ambos bandos, en momentos que la teoría de Vauban era superada por la renovación técnica de los armamentos y la necesidad de disponer de un acceso marítimo al territorio del campo sitiador, inmediato a la ciudad de Montevideo.

Se construye así durante la Guerra Grande una nueva ciudad, que funciona como tal hasta la Paz de Octubre, tentativa frustrada de paz interna perdurable, que decreta la muerte de la ciudad dispersa creada en el campo sitiador. La desintegración de la ciudad sitiadora a partir de la Paz de Octubre, se produce esencialmente por dos causales acelerantes: la desaparición de la necesidad de duplicar iguales funciones urbanas en la ciudad sitiada y en el campo sitiador, al pasar éstas íntegramente a ser desempeñadas por el gobierno central, asentado en la ciudad de Montevideo y la absorción posterior de las instalaciones urbanas construídas en el campo sitiador, por el crecimiento a ritmo acelerado de la ciudad de Montevideo, que se ha despojado del cinturón atrincherado que le imponía una autolimitación expansiva.

Analicemos en detalle lo que hemos denominado ciudad no compacta, de funciones dispersas en un territorio excesivamente extendido, pero ciudad al fin, por definición, por cumplir estrictamente las funciones que caracterizan la condición de urbe.

El centro político-administrativo, cultural, religioso y residencial estará asentado en Villa Restauración. En la misma se construirán las residencias urbanas, la mayoría de los edificios con destino al uso de funciones públicas y se comenzará la construcción de la Universidad Mayor de la República. Debemos señalar que en el período anterior a la Guerra Grande, en el área que luego sería Villa Restauración, sólo existían unas pocas casas de escaso valor material.

El Puerto, constituído por numerosas instalaciones e integrado con un complejo equipamiento, se instalará en la bahía del Buceo. Se construye en la citada bahía: un muelle de embarque, el edificio de Aduana, hoy denominado Aduana de Oribe, amplias barracas de almacenamiento, el importante edificio del Tribunal de Comercio, hoy desaparecido, cuyas funciones son de contralor de la actividad comercial vinculada a la exportación e importación de productos, consecuencia del dominio que el campo sitiador tenía sobre las riquezas de la campaña y complementando este complejo

portuario un sistema defensivo, constituido por trincheras y baterías de costa.

Villa Restauración y su puerto, el puerto de la bahía del Buceo, se conectan mediante el camino del Cardal, aproximadamente lo que hoy es la calle Comercio.

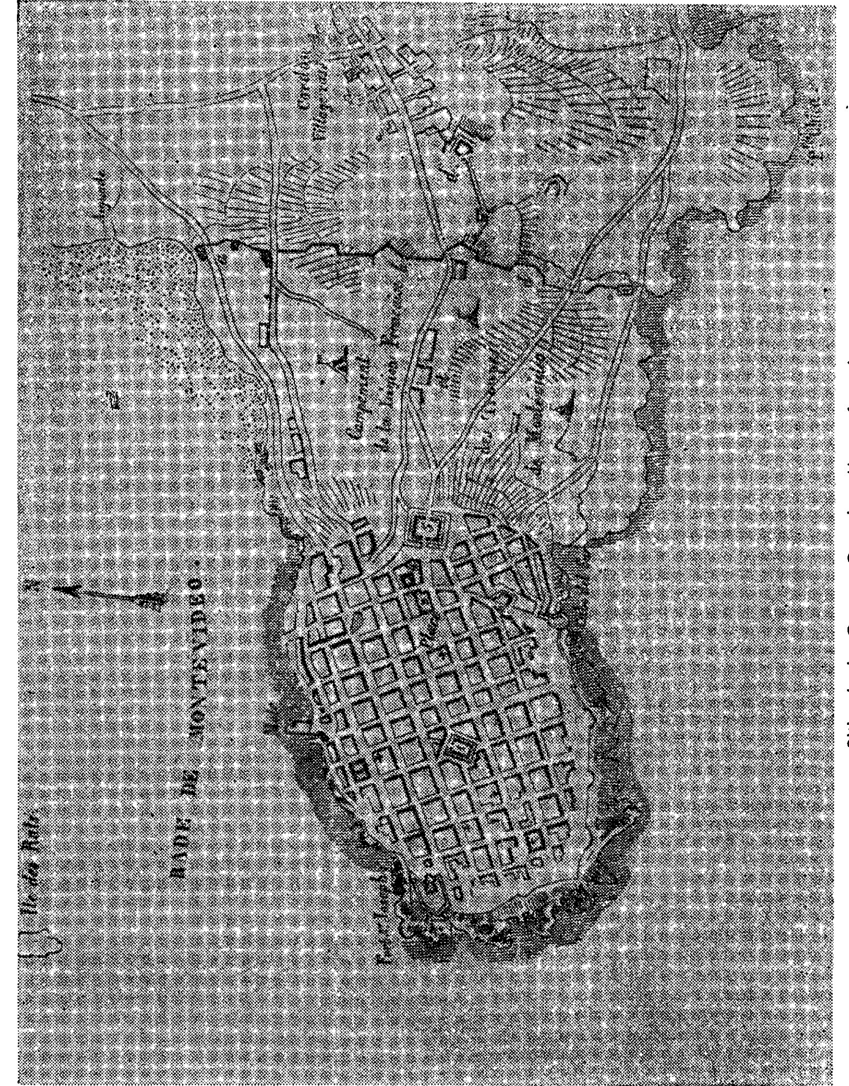
En el Cerrito se establecerá el equipamiento militar, el denominado campamento del Cerrito, denominación correcta desde el punto de vista militar, aunque en la acepción cotidiana de la misma, induce a error al asociarse el concepto de campamento con el de precariedad. Las instalaciones militares del Cerrito incluyen el equipamiento edilicio correspondiente, tal como se describe en la literatura y en los documentos de la época. Asentado el grueso de las fuerzas y la dirección y administración militar en el Cerrito, es lógico que en el lugar se construyeran los depósitos y edificios necesarios para un funcionamiento adecuado de lo que va ser el nervio estratégico del sitio a la ciudad de Montevideo. Ello no supone que no existan también instalaciones militares en el puerto del Buceo y en Villa Restauración, dado que las mismas forman partes esenciales del complejo militar del campo sitiador. Ese asentamiento militar, que desde el punto de vista jerárquico dependía de los organismos superiores instalados en Villa Restauración, va a constituír el punto de partida de la evolución posterior del Pueblo del Cerrito de la Victoria. La selección del sitio está impuesta por el dominio visual que desde ese punto se obtiene sobre la ciudad sitiada. El nexo entre el campamento del Cerrito y Villa Restauración se realiza a través del camino de Los Propios.

Finalmente, debemos señalar que integrará este complejo urbano el afincamiento del Poder Legislativo en las Chacras del Miguelete, unidas al Campamento del Cerrito y a Villa Restauración por el ya citado camino de Los Propios.

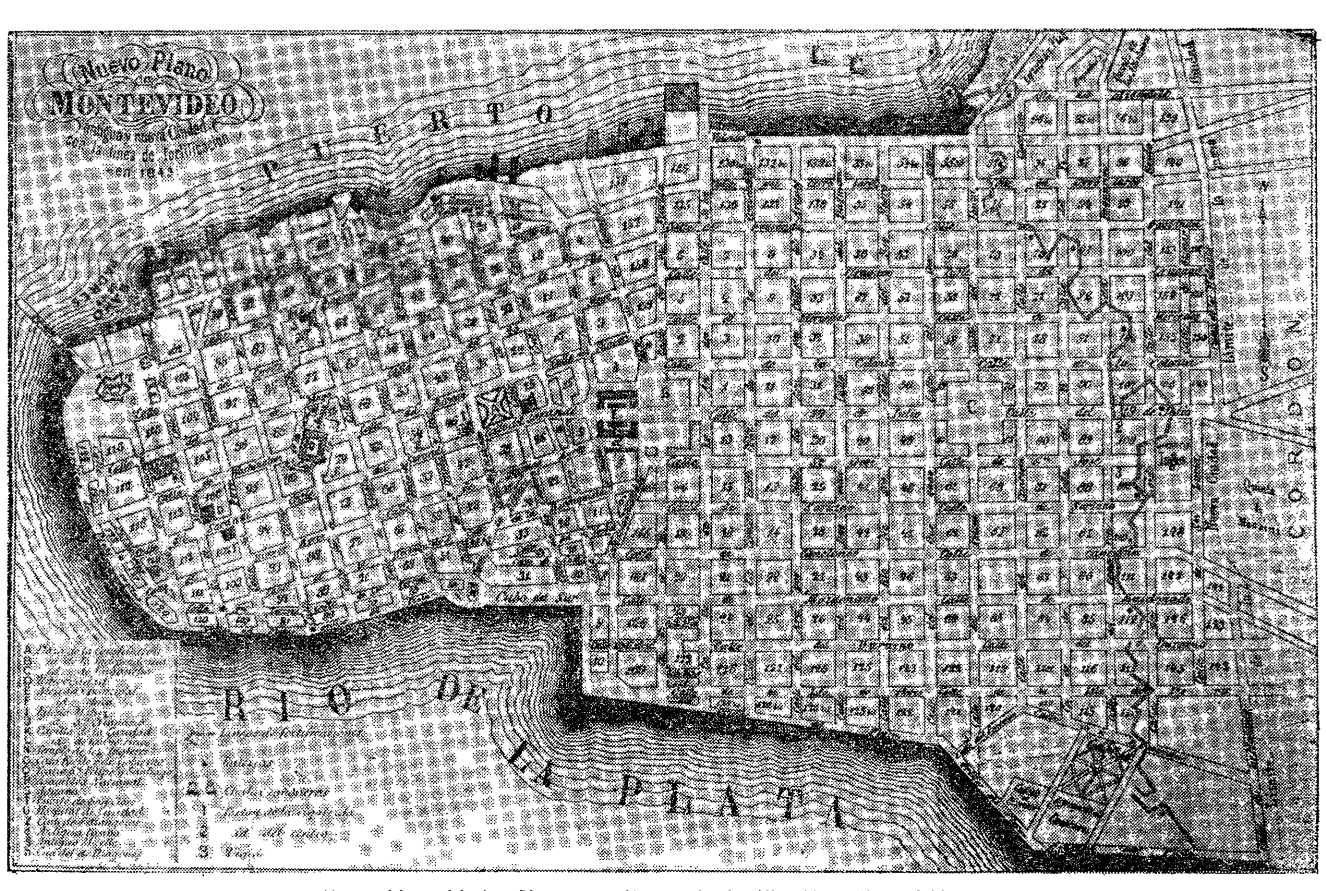
El elemento urbanístico integrador de la descrita ciudad dispersa del campo sitiador será el sistema vial, constituído por el camino del Cardal y el camino de Los Propios, que unirá sucesivamente el Puerto del Buceo, Villa Restauración, Campamento del Cerrito y Chacras del Miguelete. Estos cuatro asentamientos territoriales unidos linealmente por el camino del Cardal y el camino de Los Propios cumplen funciones típicamente urbanas, de carácter complementario. La totalidad de las funciones que caracterizan una urbe suponen la vigencia del concepto integrador de estas funciones, concepto distinguible en el caso del campo sitiador, si concebimos la originalidad de la constitución de esa ciudad, cuya totalidad de funciones se realiza en base al concepto urbanístico de ciudad dispersa, no compacta. Ninguno de los cuatro asentamientos urbanos desempeñan en sí mismo las funciones integrantes del concepto global de urbe, y por el contrario fueron estructurados en forma tal que su integración conforma la totalidad de funciones que constituyen el concepto de ciudad.

Esta interpretación de ciudad dispersa, a la luz de las doctrinas urbanísticas vigentes en el segundo tercio del siglo pasado, debe entenderse

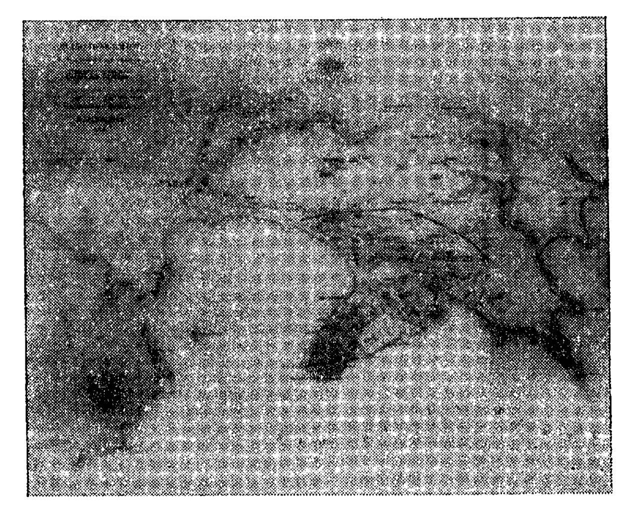
como una consecuencia inevitable de las condicionantes históricas y territoriales determinantes de la Guerra Grande y no como consecuencia de la aplicación de una teoría urbanística estructurada al respecto. Este concepto de ciudad dispersa es consecuencia de los hechos políticos y militares de la época y de la necesidad por parte del campo sitiador de dar una respuesta urbana a la nueva situación histórica. Surge de la praxis, no de la teoría, por lo menos a la luz de la documentación existente y a la luz del sentido común. La existencia de una ciudad dispersa, de concepción absolutamente original, no debe suponer la existencia de una genialidad urbanística teórica, sino una respuesta espontánea a la necesidad imperiosa de un equipamiento urbano, adaptado a las peculiaridades estratégicas, políticas y económicas generadas por la Guerra Grande.



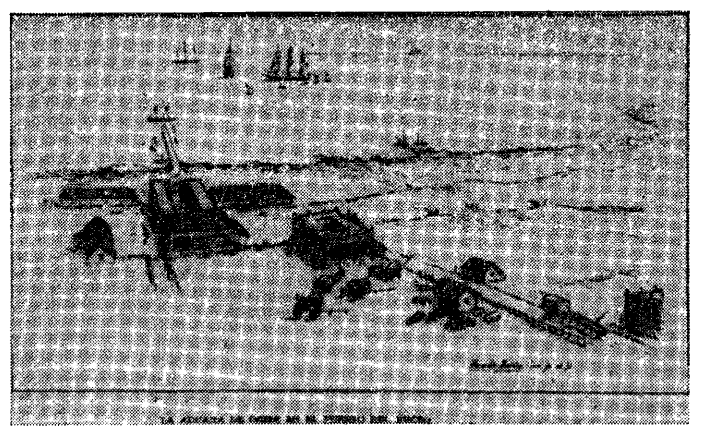
Sitio de la Guerra Grande. Mapa francés.



Montevideo sitiado. Plano con líneas de fortificación. Año 1843.



La ciudad sitiada y el campo sitiador. Año 1846.
Autor: Agr. Pedro Picó.



Puerto del Buceo durante la Guerra Grande: baterías, muelle, Aduana (de Oribe), depósitos y Tribunal de Comercio.

CAPITULO IV

La Ciudad Novísima

Concluída la Guerra Grande y firmada la Paz de Octubre se abre, en el campo de las intenciones por lo menos, una perspectiva de conciliación nacional que ofrece la posibilidad de organizar el Estado. Lograda la independencia, que se inicia en la gesta artiguista y culmina con un alcance distinto con la vigencia de la Constitución de 1830 y como consecuencia de las contradicciones emanadas de ese complejo proceso de independización, el Uruguay republicano comienza a construirse a punto de salida de la citada Paz de Octubre. La contradicción de intereses y la dialéctica que podríamos denominar de arranque de un estado independiente no federado, ocuparon toda la atención de los dirigentes políticos de los primeros años de la República y generaron en definitiva el primer gran conflicto de divisas. La tarea de organizar el Estado supone también el organizar su territorio y por ende aquel que corresponde a la localización urbana de su centro socio-económico, político, cultural y administrativo: Montevideo.

Eliminadas las murallas de la antigua fortaleza colonial, hecho más fácil de decretar que de realizar, eliminadas luego las trincheras que contenían, al mismo tiempo que defendían, la ciudad sitiada, no existen ya causales de origen estratégico militar que impidan el natural crecimiento y expansión territorial de la ciudad de Montevideo.

La ciudad dispersa construída por los sitiadores inicia paralelamente un rápido proceso de desintegración, en la medida que las funciones allí desarrolladas se centralizan en la ciudad de Montevideo.

Los muelles de la bahía de Montevideo absorben las funciones que se cumplían en el campo sitiador mediante el puerto del Buceo, cuyas costosas instalaciones envejecen rápidamente por desuso. Villa Restauración, ahora Villa Unión, pierde paulatinamente importancia como centro socio-económico, político, cultural y administrativo y terminará por constituirse en una villa de los aledaños de la gran metrópolis. En el asiento militar del campo sitiador, queda un modesto equipamiento habitacional que en su lento desarrollo constituirá el núcleo urbano base del Cerrito de la Victoria. El Miguelete vuelve a la vida rural de las entonces ricas chacras, cambiando solamente el mercado de sus productos, que se comercializarán en la capital, habida cuenta de que frutas y verduras carecen de ideología.

En el cuarto de siglo posterior a la Paz de Octubre Montevideo desborda ya los límites del Ejido, marco de la Ciudad Nueva proyectada por Juan Ma. Reyes.

Impulsado por el concepto económico liberal del máximo lucro, obtenido por la libre competencia en un mercado regido por la ley de la oferta y la demanda, florece el negocio inmobiliario y en particular aquel que se deriva del amanzanamiento y loteamiento de los campos contiguos al territorio ocupado por la Ciudad Nueva. Así por ejemplo en 1861 se realiza el amanzanamiento y loteamiento de los hoy denominados barrios de la Aguada y del Cordón. Desde 1866 a 1868 la planta urbana se extiende legalmente y de hecho mediante nuevos amanzanamientos aprobados por el Gobierno provisional. De 1866 a 1869 quedan delineadas definitivamente las trazas del Cordón y la Aguada.

Este urbanismo, que se ha dado en denominar topográfico, término que precisa el alcance limitado de su doctrina, se encuentra doblemente condicionado: por el simplismo de su concepción y por la necesidad de aplicar tal elemental concepción geométrica en la organización del espacio territorial, a suelos parcialmente ya ocupados por el Montevideo de extra ejidos.

Simultáneamente a la urbanización del territorio colindante a la Ciudad Nueva, s e inicia un creciente asentamiento habitacional, a lo largo de las rutas de penetración de la campaña a través de la ciudad, buscando el puerto de Montevideo.

En el entorno del comienzo del último cuarto del siglo pasado, el esquema de un Montevideo constituído por la antigua ciudad colonial o Ciudad Vieja y la Ciudad Nueva, ha sido sustituído por una compleja y desorganizada estructura urbana, que incorpora a las ya citadas Ciudad Vieja y Ciudad Nueva, limitadas por el antiguo Ejido, una serie de asentamientos habitacionales surgidos como consecuencia de la extensión de la actividad industrial.

Toda actividad industrial necesita la cercanía de mano de obra suficiente y localizada y adecuada comunicación vial con los centros de comer-

cialización. Estas determinantes de la implantación industrial son coincidentes, y es natural que así sea, con la tendencia a la implantación urbana habitacional en los territorios contiguos a la ciudad planificada por J. M. Reyes y en las franjas colaterales de las rutas de penetración, en la cercanía inmediata de la ciudad de Montevideo.

A esta estructura urbana deben agregarse las villas como Cosmópolis, Unión, Ituzaingó, localizadas en las cercanías de la ciudad capital, de la cual dependen comercial y administrativamente. Su evolución como organismos urbanos autónomos se basa en la existencia de una localización industrial primaria. El ejemplo más claro es el de Villa Cosmópolis, donde la industrialización de la producción pecuaria es la base y sustento de su vigencia como villa autónoma, vocación comunal autonómica que sigue registrando la crónica de nuestros días.

La conciencia a nivel administrativo de los indicios de un crecimiento desorganizado, o por lo menos no contenido, de la ciudad de Montevideo, conduce a la adopción de algunas medidas urbanas de características organizadoras. Estas las podemos agrupar en dos tipos diferenciables de disposiciones legales: las que se refieren a la localización industrial y aquellas que fijan los límites urbanos de nuestra ciudad. Organizar la implantación industrial y limitar nítidamente la planta urbana de Montevideo, son las respuestas del Estado Liberal para controlar el crecimiento de un Montevideo que ha desbordado los límites del antiguo Ejido colonial. Este desorden, que naturalmente no podrá ser controlado con tan tímidas disposiciones legales, será la base sobre la cual se generará el caos urbano visible y concientizable a comienzos de nuestro siglo.

Las propuestas tendientes a ordenar la implantación industrial son las que se detallan a continuación: (1)

—Decreto reglamentando la implantación en Montevideo de establecimientos industriales perjudiciales a la higiene pública del 3 de enero de 1834.

—Decreto sobre establecimientos de saladeros y otras faenas cerca de la ciudad de Montevideo del 30 de abril de 1836.

—Decreto removiendo de su ubicación a los establecimientos industriales de Montevideo perjudiciales a la higiene pública del 2 de julio de 1858.

—Acuerdo removiendo de su ubicación a los establecimientos industriales de Montevideo perjudiciales a la higiene pública del 26 de abril de 1860.

—Decreto reglamentando donde deben ubicarse los establecimientos que son perjudiciales a la higiene pública del 9 de abril de 1866.

—Disposiciones relativas a instrucciones policiales sobre establecimientos perjudiciales a la higiene pública del 1º de agosto de 1868.

—Reglamento relativo a los establecimientos industriales de Montevideo que elaboran materias explosivas del 21 de noviembre de 1884.

La propuesta tendiente a limitar con nitidez la implantación urbana de la ciudad de Montevideo, se concreta en el decreto de creación del Bulevar Artigas del 31 de agosto de 1878, por el cual se autorizaba a la Dirección General de Obras Públicas a trazar un Bulevar de circunvalación de 50 metros de ancho, que partiendo de Punta Carretas en dirección norte hasta el camino Larrañaga y doblando luego hacia el oeste, terminara en la playa Capurro. (2).

El territorio que a partir de los límites de la Ciudad Nueva llega al proyectado Bulevar Artigas se denominará Ciudad Novísima. Contiene fundamentalmente los grandes predios que han sido objeto de amanzanamiento y loteamiento, a la manera del urbanismo topográfico.

La ciudad colonial fue oportunamente concebida de acuerdo a lo establecido por las Leyes de Indias y en un solo acto de gobierno; la Ciudad Nueva tiene en común con la Ciudad Vieja el ser también objeto de un acto único del Estado Liberal. La Ciudad Novísima por el contrario, va a contener en sus límites la sumatoria de una serie de actos privados de planeamiento territorial, todos ellos enmarcados en un área determinada por los límites de la propiedad privada objeto del negocio y sin tener en común ninguna disposición de carácter urbanístico, por elemental que ella fuera. La orientación de las calles, la forma de amanzanamiento y de loteamiento serán a gusto del agrimensor o rematador de turno y a las exigencias de la obtención de un lucro, sólo limitado por las costumbres imperantes y el hábito del ciudadano de entonces de disponer de suficiente espacio en el entorno de su vivienda. El sueño dorado de la casa propia aun sigue férreamente unido a la necesidad de disponer de un amplio pulmón habitacional en su entorno; el hogar no termina para el ciudadano liberal del siglo XIX en los espacios contenidos por los muros de su casa y esto constituye una importante limitación a la especulación inmobiliaria territorial.

Durante el período de conformación de la Ciudad Novísima prosigue el equipamiento del puerto de Montevideo, mediante la construcción de nuevos muelles que se extienden a la desembocadura del Miguelete primero y del Pantanoso después.

Montevideo comienza a conectarse con la campaña mediante el sistema ferrocarrilero, (3) inaugurándose el 1º de enero de 1869 el primer tramo del Ferrocarril Central del Uruguay entre la estación Bella Vista y la estación de San Isidro de las Piedras.

Los primeros intentos de conexión de la ciudad de Montevideo con el interior del país mediante el sistema ferrocarrilero, la incorporación del servicio de aguas corrientes y las tentativas pioneras de instalación del sistema de transporte colectivo tranviario, constituyen aportes significativos en el proceso de consolidación del complejo equipamiento de nuestra ciudad capital. La instalación del sistema de tranvías a tracción a sangre será, de los hechos antes enumerados, el de mayor incidencia en el proceso de desarrollo urbano. Su significación particular proviene del hecho de

constituir un servicio público, con una costosa instalación vial fija, que por su sola existencia promueve el valor inmobiliario de las zonas colindantes y el afincamiento de vecinos, potenciales usuarios de un sistema de locomoción colectiva, que configuraba un notorio progreso tecnológico en la época. (4). La evolución futura de la ciudad de Montevideo estará signada por el afincamiento sucesivo de sistemas tranviarios autónomos, que tenderán a una progresiva integración.

La Dirección General de Obras Públicas, creada en 1964, reemplaza en sus funciones a la Comisión Topográfica, creada en 1831, tomando a su cargo los problemas de ordenamiento territorial. El 1º de marzo de 1877 aprueba una resolución relativa al trazado de pueblos y colonias en la República, que constituye en ese campo la única tentativa seria elaborada durante la República Liberal del siglo XIX. La misma no tiene una aplicación generalizada y no modifica la realidad de un ordenamiento territorial, comandado por la obtención de un mayor lucro en el negocio inmobiliario.

El 27 de marzo de 1871 se aprueba el primer Reglamento de Conventillos (5), forma habitacional urbana que sustituye la tradicional vivienda individual. El conventillo es originado primero mediante la subdivisión de las grandes mansiones montevideanas, que respondían a las necesidades de una organización familiar patriarcal colonial y luego se construyen como un programa nuevo, que posibilite una renta inmobiliaria satisfactoria. La eclosión demográfica urbana (6) origina el conventillo en el seno de la sociedad liberal y el Estado actúa reglamentando un mínimo de condiciones para su habilitación, conformando la imagen del Estado liberal filantrópico.

NOTAS AL CAPITULO IV

(1).— Higiene Pública

SE PROHIBEN LAS FABRICAS QUE LE SEAN PERJUDICIALES (1)

Montevideo, Enero 3 de 1834.

Siendo perjudicial á la Policía Sanitaria y á los preceptos de la Higiene Pública que la rigen, el aumento en la planta de la Capital, de establecimientos de panaderías, fábricas de jabon, velas y curtiembres que en razon de los progresos de la industria deben necesariamente aumentarse en ella, hacinando elementos terribles de insalubridad, cuando es más necesario adoptar medidas de precaucion, para prevenir la invasion del contagio que aflige á otros puntos del continente; el Gobierno ha acordado y resuelto:

Art. 1º Se prohibe en lo sucesivo establecer en la Capital nuevas fábricas de aquellas elaboraciones, quedando consignada su estacion á los terrenos de propios ó del ejido.

2º A un año de la fecha del presente Decreto, las panaderías que hoy existen en la planta de la ciudad no podrán mantener en ellas más de seis animales de tiro y carga para todo su servicio.

3º Encárgase al Departamento de Policía el cumplimiento de este Decreto.

RIVERA—Lucas J. Obes.

---

(1) Véanse los Decretos de 30 de Abril de 1836, 2 de Julio de 1858, 23 de Noviembre de 1865 y citas.

[ALONSO CRIADO, Matías. "Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay. 1825-1852". Montevideo, 1876. T. I. Página 249.]

Policía Urbana

ESTABLECIMIENTO DE SALADEROS Y OTRAS FAENAS & CERCA DE LA CIUDAD (1)

Montevideo, Abril 30 de 1836.

El Poder Ejecutivo de la República, teniendo presente las medidas propuestas por la Junta de Higiene Pública, en nota de 20 del corriente, ha acordado y decreta:

Art. 1º Los saladeros que en adelante hubieren de establecerse, se situarán á la márgen derecha del Miguelete, siguiendo una línea al Norte de las faldas del Cerrito, de ese punto á la de Maroñas, y de aquí al mar.

2º En los saladeros no podrán conservarse las osamentas de los animales muertos, sin que se les dé el beneficio á que las destinan sus propietarios, ántes que se empiecén á corromper. Los que en contravencion de lo que va prevenido, las dejaren corromper sin ser quemadas, pagará una multa de doce pesos por la primera vez y veinticinco por la segunda, debiendo sin embargo, ser quemadas por cuenta de los mismos dueños.

3º Los hornos de ladrillo que hubieren de establecerse en lo sucesivo, no podrán situarse á ménos distancia que media legua de los antiguos muros de la Capital.

4º Todas las jabonerías, velerías y panaderías, que nuevamente hayan de establecerse, se colocarán igualmente en la parte exterior de la antigua ciudad.

5º El presente decreto se comunicará, etc.

ORIBE—Francisco Llambí.

---

(1) Véanse las disposiciones de 3 de Enero de 1834, 2 de Julio y 17 de Setiembre de 1858, 26 de Abril de 1860, Diciembre 27 de 1865 y Abril 9 de 1866. Sobre saladeros, véase las sección décima octava del Código Rural, art. 249 y siguientes.

[ALONSO CRIADO, Matías. "Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay. 1825-1852". Montevideo, 1876. T. I. Pág. 314.]

Higiene Pública

SE REMUEVEN LAS FABRICAS PERJUDICIALES (1)

Montevideo, Julio 2 de 1858.

Teniendo en vista el Gobierno la necesidad de alejar del centro de la Capital, todos aquellos establecimientos en que se elaboran materias nocivas á la salud de la poblacion, y de conformidad con el dictámen de la Junta de Higiene.

El Presidente de la República acuerda y decreta:

Art. 1º Dentro de los cuatro meses contados desde el día de la fecha hasta el 31 del mes de Octubre próximo, serán removidas del centro de la Capital y situadas en la parte Sud de la Nueva Ciudad, las fábricas de almidon, las de fuegos artificiales, cuerdas de tripa, depósitos de trapos, fábricas de pergaminos y las en que se prepare aceite animal.

2º El Ministro Secretario etc.

PEREIRA — Antonio Díaz.

---

(1) V. El Decreto de 17 de Setiembre próximo.

[ALONSO CRIADO, Matías. "Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay. 1852-1865". Montevideo, 1877. T. II. Página 200.]

Higiene Pública

FABRICAS QUE PUEDEN PERJUDICARLA (2)

Montevideo, Abril 26 de 1860.

El Presidente de la República acuerda:

Con lo expuesto por el inspector de obras públicas, y considerando: 1º Que por el Decreto de 3 de Enero de 1834, se prohibió el establecimiento de ciertas fábricas dentro de la ciudad mandando que se situasen, las que ulteriormente se estableciesen en los terrenos de propios ó de ejidos. 2º Que por el Decreto de Julio de 1858, se mandaron remover del centro de la Capital y situarse en la parte sud de la nueva ciudad, los establecimientos considerados nocivos á la salud pública. 3º Que segun lo expresa acertadamente el inspector de obras públicas— no deben gozar de ménos consideraciones los individuos de la ciudad nueva que los de la vieja, se declara de conformidad con el referido Decreto de 3 de Enero de 1834, que las mencionadas fábricas deben de situarse en los terrenos de propios ó de ejido, tomando por límite la calle del Ejido, y la conveniente distancia de los centros de poblacion.

Comuníquese á la J.E.A. etc.

Rúbrica de S.E.—Acevedo.

---

(2) Véanse las disposiciones de 27 de Diciembre de 1865 y de 9 de Abril de 1866 y Decreto de 30 de Abril de 1836 y sus notas.

[ALONSO CRIADO, Matías. "Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay. 1852-1865". Montevideo, 1877. T. II. Páginas 288 y 289.]

Higiene

DONDE DEBEN ESTABLECERSE LOS ESTABLECIMIENTOS QUE LA SON PERJUDICIALES

Montevideo, Abril 9 de 1866.

De conformidad con el decreto de fecha 3 de Enero de 1834, 2 de Julio de 1858, y acuerdo de 26 de Abril de 1860 que prohiben el establecimiento de ciertas fábricas en los centros de poblacion, el Gobierno Provisorio acuerda y decreta:

Art. 1º Desde esta fecha, queda prohibido el establecimiento de fábricas de almidon, de fuegos artificiales, curtiembres, y las en que se prepare aceite animal, dentro de los límites de la nueva ciudad, que se demarcan: por el Norte y Este la calle que pasa al costado de la quinta de doña Bernardina Fragoso de Rivera y la que fué de don Federico Deville y va á terminar á la bahía por el poniente, y por la parte del Este, hasta el punto conveniente á tirar una linea recta hasta las Tres Cruces y playa del Súd.

2º Queda tambien prohibido el establecimiento de dichas fábricas en el pueblo de la Union, y á una distancia menor de cuatro cuadras de los caminos hasta la Union y Paso del Molino.

3º Los establecimientos que hagan uso de máquinas á vapor, no podrán establecerse en adelante al Norte de la calle de los Médanos, y los que se establezcan fuera de esa línea, deberán hacerlo dejando a su alrededor un espacio libre de veinte varas de ancho (1).

4º Comuníquese, etc.

VIDAL—Daniel Zorrilla

---

(1) Véase la comunicacion del 25 de Julio y Edicto del 10 de Agosto de 1868.

[ALONSO CRIADO, Matías. "Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay 1865-1873". Montevideo, 1878. T. III Página 97.]

Higiene Pública

INSTRUCCIONES POLICIALES SOBRE ESTABLECIMIENTOS PERJUDICIALES A LA HIGIENE (1)

El Jefe Político y de Policía de la Capital con autorizacion superior y de acuerdo con la Junta Económico Administrativa, dispone:

Art. 1º En el término de dos meses contados desde la publicacion del presente Edicto, serán trasladados fuera de la Capital los establecimientos de graserías, velerías, curtidurías, depósitos de huesos y trapos que existen en el centro de la poblacion y son nocivos á la salud pública, no pudiendo establecerse dentro de los límites siguientes: Del "Buceo" una línea recta á "Maroña", hasta el "Paso de Casavalle", por la Quinta de Iturriaga; del "Paso de Casavalle", otra línea por "Cuchilla de Salas" al "Paso de la Arena", de este punto al "Puente del Pantanoso", hasta el Depósito de la pólvora, y de aquí una línea recta al O., pasando por la falda N. del Cerro.

2º Los establecimientos existentes en el Cerro y sus inmediaciones no quedan comprendidos en la presente disposicion.

3º Los infractores á esa disposicion incurrirán en una multa de cien pesos m/n (1) sin perjuicio de mandar parar en el acto los trabajos de elaboracion y hacerles limpiar el establecimiento á su costa.

(1) V. Ley 26 de Octubre de 1829 art 3.

4º Los comisarios demas y agentes de Policía quedan encargados del fiel cumplimiento de esta disposicion que se publicará por Edictos y se fijará en los parajes públicos.

Montevideo, Agosto 1º de 1868.
Juan P. Rebollo.

(1) V. el Decreto de 3 de Enero de 1834 y sus notas.

[ALONSO CRIADO, Matías. "Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay. 1865-1873". Montevideo, 1878. T. III. Páginas 309 y 310.]

Policía Urbana

REGLAMENTO DE SEGURIDAD PUBLICA RESPECTO DE LOS DEPOSITOS EN GENERAL DE MATERIAS EXPLOSIVAS EXISTENTES EN MONTEVIDEO

Disposiciones provisorias

Artículo 1º A los diez días de la promulgacion de este Reglamento, los fabricantes de fuegos artificiales, los comerciantes que guarden en sus casas los mismos productos, los fabricantes de fósforos, los droguistas que posean sustancias explosivas y los almaceneros que tengan gasolina en sus depósitos, deberán presentar una exposicion por escrito á la Junta E. Administrativa, declarando la cantidad que poseen de esas materias, determinando el paraje en que se encuentren sus establecimientos ó depósitos, y las condiciones de seguridad con que se guarden dichas materias. La Inspeccion Científica Municipal, certificará la verdad de lo declarado é indicará las medidas que convengan en particular á cada caso.

Art. 2º Desde la misma fecha y en adelante, la Direccion General de Aduanas dará semanalmente aviso á la Junta E. Administrativa, de la clase y cantidad de materias explosivas que hayan sido introducidas en la ciudad, con designacion de las personas que las hayan despachado ó de los comerciantes que se reciban de ellas.

REGLAMENTACION DE LAS FABRICAS DE POLVORA COMUN, DE POLVORA DINAMITA, DE FUEGOS ARTIFICIALES, DE CEBOS FULMINANTES Y DE CUALQUIER OTRA INDUSTRIA PIROTECNICA

Disposiciones ulteriores

Artículo 1º A los tres meses de promulgado este Reglamento, deberán hallarse fuera de la que es hoy nueva ciudad todos los establecimientos que elaboren sustáncias explosivas ó que confeccionen objetos con las elaboradas en el extrangero, exceptuando las fábricas de fósforos, aunque hicieren uso del clorato de potasa, y á los armeros en la preparacion de cartuchos para armas de caza y de lujo.

Art. 2º La zona dentro de la cual podrán situarse los establecimientos que expresa el título, será fuera del Boulevard de circunvalacion de la ciudad y entre el camino 8 de Octubre, su prolongacion por el real de Maldonado y la costa Sur.

Art. 3º Sin embargo de los límites preestablecidos, ninguna fábrica podrá situarse á distancia menor de dos kilómetros de las poblaciones y á trescientos metros, así de los edificios que se hallen fuera del recinto de éstas como de los caminos públicos. Respecto de las fábricas de fuegos artificiales, estas condiciones podrán ser modificadas á juicio de la autoridad.

Art. 4º Los industriales, antes de instalarse en la zona referida, deberán presentarse á la Junta E. Administrativa, designando la clase de industria, mecanismos que hayan de emplear y el punto elegido para su es-

tablecimiento, por la situacion que él ocupe, con relacion á las de las casas más próximas del vecindario, acompañando al efecto, un plano á escala conocida, en el cual se indique; no sólo el perímetro del terreno afecto, sinó también la situacion relativa de las diversas construcciones, talleres ó depósitos que dentro de él se proyecten.

Art. 5º La Junta E. Administrativa prévio informe de quien juzgue competente, concederá al solicitante, un permiso para radicar en el punto designado, por un tiempo que no excederá de diez años. Esta autorizàcion municipal no privará, empero, a los vecinos de ejercitar contra los industriales las acciones legales á que se creyeren con derecho.

Art. 6º Si al terminar el plazo expresado en el artículo anterior, la densidad de la poblacion del paraje, reclamara la traslacion del establecimiento á otro punto, la Junta E. Administrativa así lo ordenará; en el caso contrario y con trámites análogos á los que se siguieron para su planteamiento se otorgará una nueva concesion por el mismo plazo ó por otro menor si la autoridad lo juzgara necesario.

Art. 7º Las fábricas se construirán con muros del menor grueso posible, constando de un solo piso y su cubierta será provista de para-rayos, colocados en la forma más usual y con arreglo á los adelantos más modernos.

Art. 8º Para cubrir las ventanas se empleará la tela encerada en lugar de vidrios ó cristales comunes.

Art. 9º El piso será de madera con clavazon de la misma materia, ó de yeso exento de arena y de cualquiera otra sustancia silicea.

Art. 10. Los talleres de fabricacion estarán separados entre sí por muros de dos metros de altura, formados con adobes y alejados de diez metros por lo menos, de las habitaciones del jefe del establecimiento y de la de sus operarios.

Art. 11. Habrá depósitos de agua y bombas disponibles para el caso de un incendio parcial.

Art. 12. Las oficinas en que se fabrique el fulminante, estarán separadas cincuenta metros de las demás dependencias.

Art. 13. Los almacenes ó depósitos, estarán asimismo separados entre sí, por una distancia de cincuenta metros, y de los talleres por la que prudencialmente se juzgue necesario segun la importancia del establecimiento. Cada uno de los edificios estará resguardado por un muro de tierra de dos metros de altura y situado á seis de sus paredes.

Art. 14. En las operaciones no se usarán utensilios ni aparatos de hierro.

Art. 15. Las fábricas y almacenes estarán rodeados á distancia de trescientos metros de hilos ó mojones, los cuales llevarán el rótulo de Fábrica de pólvora.

Art. 16. No se permitirá trabajar en las fábricas con luz artificial.

Art. 17. La pólvora se guardará en sacos, y estos en cajas de madera que se trasladarán diariamente á almacenes ó depósitos. Además de las condiciones establecidas, estos depósitos ó polvorines, se cerrarán en su parte superior con una bóveda de material liviano y su entablado distará del suelo lo bastante para establecer la libre circulacion del aire.

Art. 18. Para el transporte e introduccion de pólvora en la zona prohibida á las fábricas, se observarán las mismas precauciones que han estado en práctica hasta el presente.

Art. 19. Los comerciantes, en general, á quienes el decreto de 1868 autoriza á guardar en sus almacenes cierta cantidad de pólvora, deberán tenerla diseminada en distintos puntos entre los cuales haya la mayor distancia posible. La cantidad de pólvora en cada uno de esos puntos no excederá de cincuenta kilogramos. Los comisarios de policía velarán por el cumplimiento de esta disposicion.

Art. 20. Los depósitos para la venta al por menor de las demás sustancias explosivas se sujetarán á las disposiciones policiales.

Art. 21. En las fábricas de fósforos subsistentes en la ciudad, los talleres deberán tener cielo-raso de yeso, quedando prohibido el de tela ó madera. Todo el maderamen interior deberá ser cubierto con una capa de yeso de 0, m. 005 milímetros de espesor.

Art. 22. Estas mismas fábricas deberán tener un local separado que no ofrezca peligro alguno, en lo que respecta al fuego, para depositar en él los productos de la fabricacion.

Art. 23. Corresponde tambien á los fabricantes de fósforos: 1º No preparar á la vez mayor cantidad de un litro de materias mezcladas con fósforo, el que deberá guardarse en el sótano y en vasos sumerjidos en el agua. 2º Operar el trasporte de fósforos fabricados, en cajas de metal sean de lata ó de zinc.

Art. 24. Antes de funcionar una fábrica de cualquier clase que sea, deberá ser reconocida por el ingeniero municipal o por los que puedan sustituirle, sin cuyo informe ni podrá concederse la oportuna licencia.

Art. 25. Los infractores de este reglamento serán penados con una multa discrecional ó con la clausura del establecimiento, según la gravedad del caso, destinándose á los Asilos Maternales el producto de dichas multas.

Es cuanto cree deber decir la Comision informante para dejar cumplida su mision.

Montevideo, Agosto 31 de 1884.

Sebastian Martorell — Ricardo Powal

—Carlos Buxareo—R. de Arteaga.

Direccion G. de Obras Públicas.

Excmo. señor:

La Direccion ha estudiado detenidamente el Reglamento de establecimientos peligrosos, confeccionado por la Comision nombrada por la Junta E. Administrativa de la Capital.

Ese estudio le ha sugerido las siguientes observaciones:

El plazo acordado por el artículo 1º de las Disposiciones provisorias debería ser, á su juicio, de quince días cuando menos.

El artículo 1º de las Disposiciones ulteriores, fija un término de tres meses para que los establecimientos que elaboran sustancias esplosivas, etc., se trasladen fuera de la Nueva Ciudad. Esta oficina considera conveniente se extendiese ese término á seis meses desde la fecha de la promulgacion del Reglamento, á fin de no perjudicar dichos establecimientos.

El art. 2º de las Disposiciones provisorias, determina que la Direccion General de Aduanas, dará aviso á la Junta E. Administrativa, de la clase y cantidad de materias explosivas que hayan sido introducidas en la ciudad, etcétera.

La Direccion se halla conforme con esto, pero opina que en primer lugar, ese aviso debe ser pasado al Ministerio de Guerra y Marina, por ser éste el que debe fiscalizar y llevar un conocimiento exacto de las materias explosivas que se introducen en plaza, y del local donde ellas son depositadas.

Además sería conveniente agregar el siguiente artículo:

"Art. Los permisos para obtener la introduccion y depósito de materias explosivas é inflamables, como tambien los que se soliciten para sacar de estos las cantidades que de aquellas materias se determinen, y que se libren al comercio, deberán ser préviamente autorizados por el Ministerio de Guerra y Marina, sin perjuicio de que esas operaciones sean hechas con conocimiento é intervencion de la Junta E. Administrativa".

Habría suma y reconocida conveniencia tambien, en que el Reglamento de establecimientos peligrosos se hiciera extensivo á toda la República, y por consiguiente los interesados para la obtencion de los permisos en los Departamentos de campaña, deberán presentarse á los Jefes Políticos respectivos, quienes los expedirán con intervencion de las Juntas EE. Administrativas.

Además, opino que las multas que se apliquen por infracciones al Reglamento, en vez de ser destinadas exclusivamente á los Asilos Maternales, sean á los establecimientos de beneficencia pública en general.

Con las modificaciones y ampliaciones adoptadas, crée esta Direccion, que V. E. puede prestar su Superior aprobacion al Reglamento de que se trata.

No obstante lo expuesto, V. E. resolverá lo que estime más acertado.

Montevideo, Octubre 24 de 1884.

Eduardo Canstatt.

Ministerio de Gobierno.

Montevideo, Noviembre 4 de 1884.

Vista al Sr. Fiscal de Gobierno.

ZORRILLA.

Fiscalía de Gobierno.

Excmo. señor:

Este Ministerio por su parte, aceptando las indicaciones de la Direccion de Obras Públicas, no tiene que observar al Reglamento en vista.

Montevideo, Noviembre 14 de 1884.

Teófilo E. Díaz.

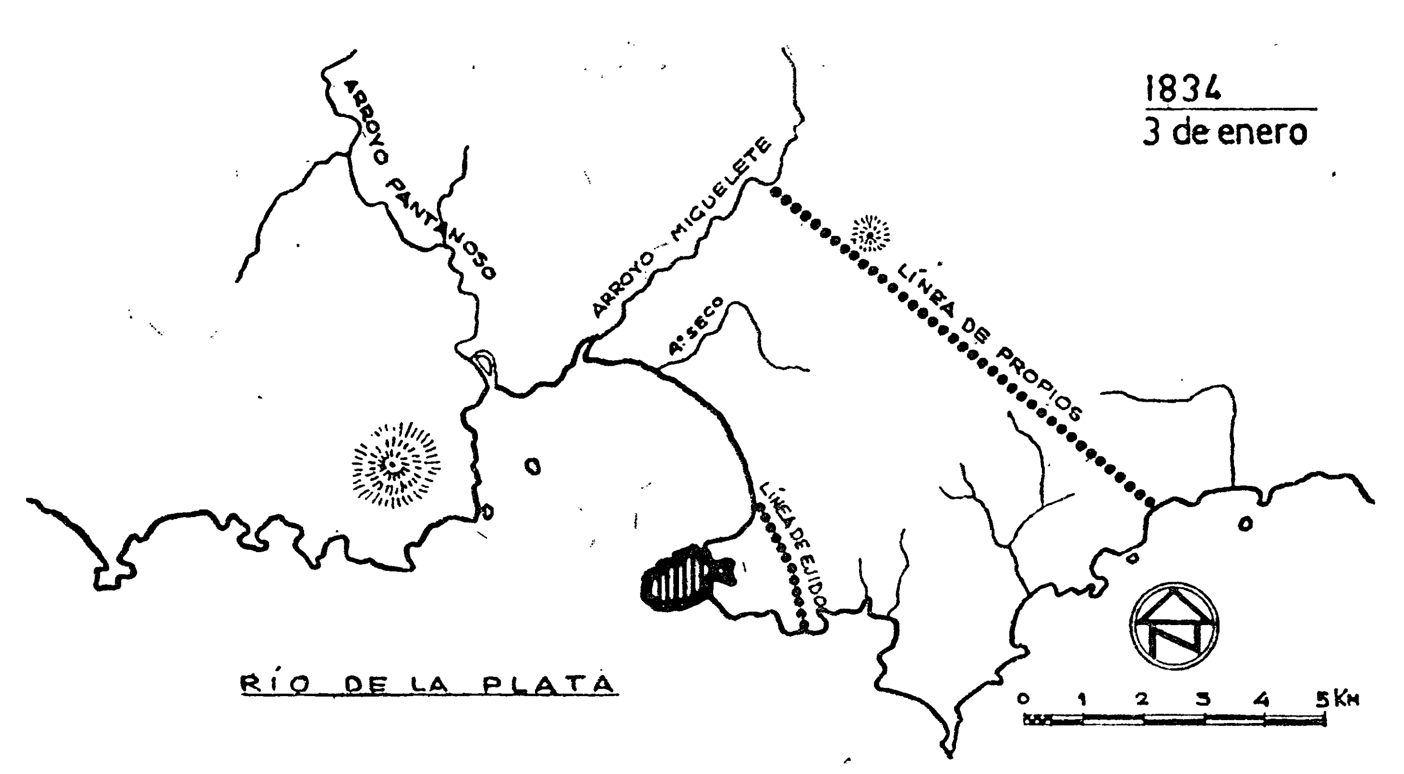
Ministerio de Gobierno.

Atentos á lo expuesto por el señor Fiscal, y de acuerdo con las modificaciones propuestas por la Direccion General de Obras Públicas, en su informe de 24 de Octubre ppdo., apruébase el Reglamento confeccionado por la Junta E. Administrativa de la Capital, para los establecimientos peligrosos.

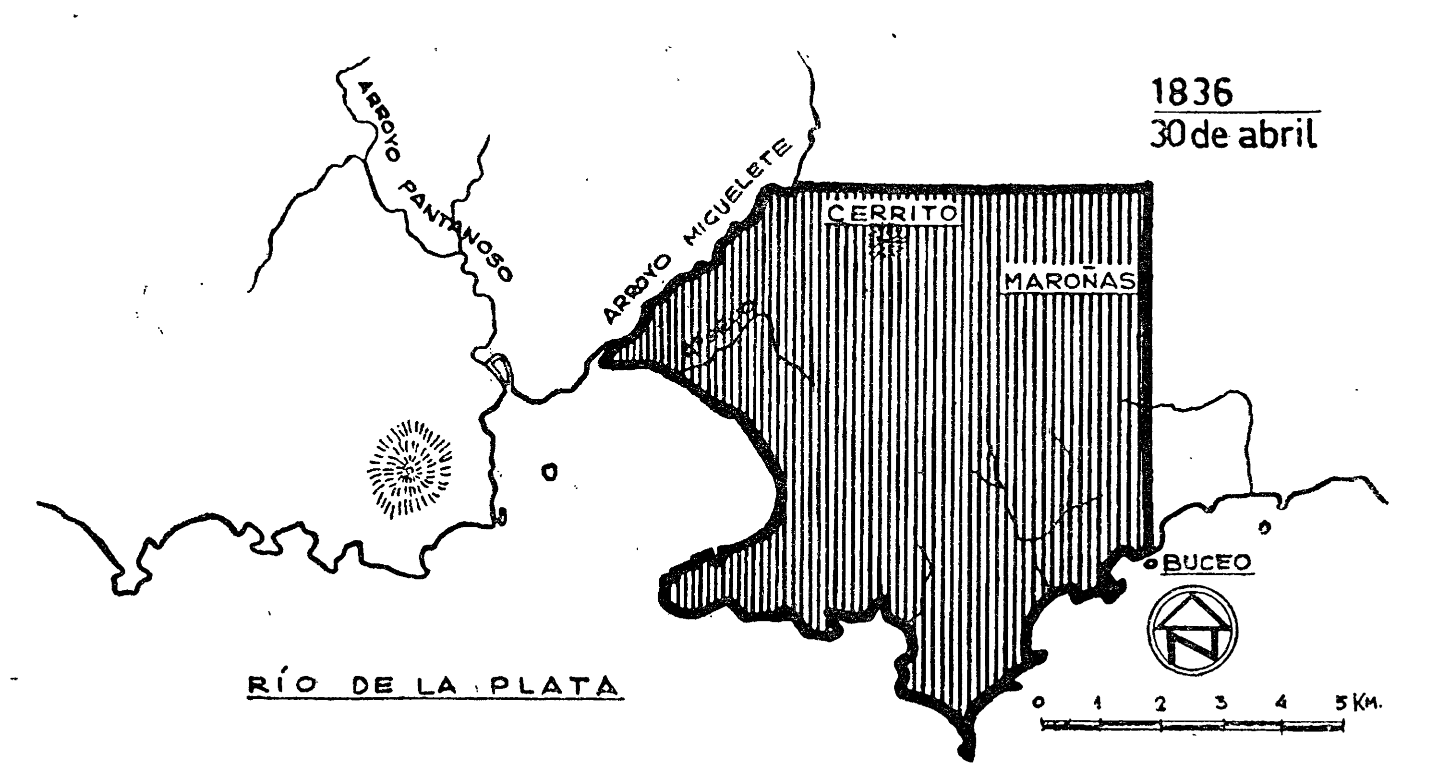
Comuníquese y publíquese.

SANTOS.
Carlos de Castro.

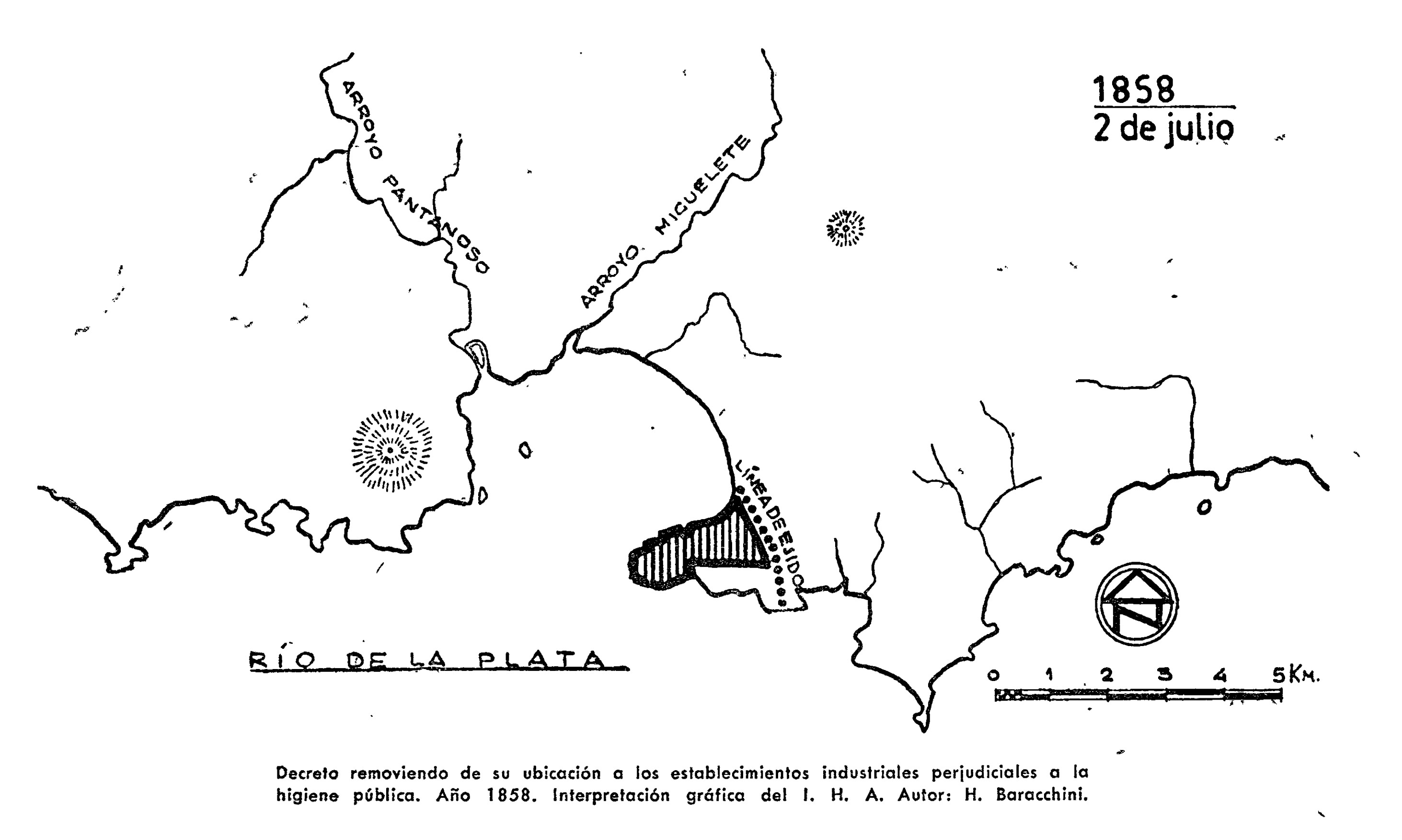
[ALONSO CRIADO, Matías. "Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay, 1884". Montevideo, 1885. T. IX. Páginas 363 a 369.]



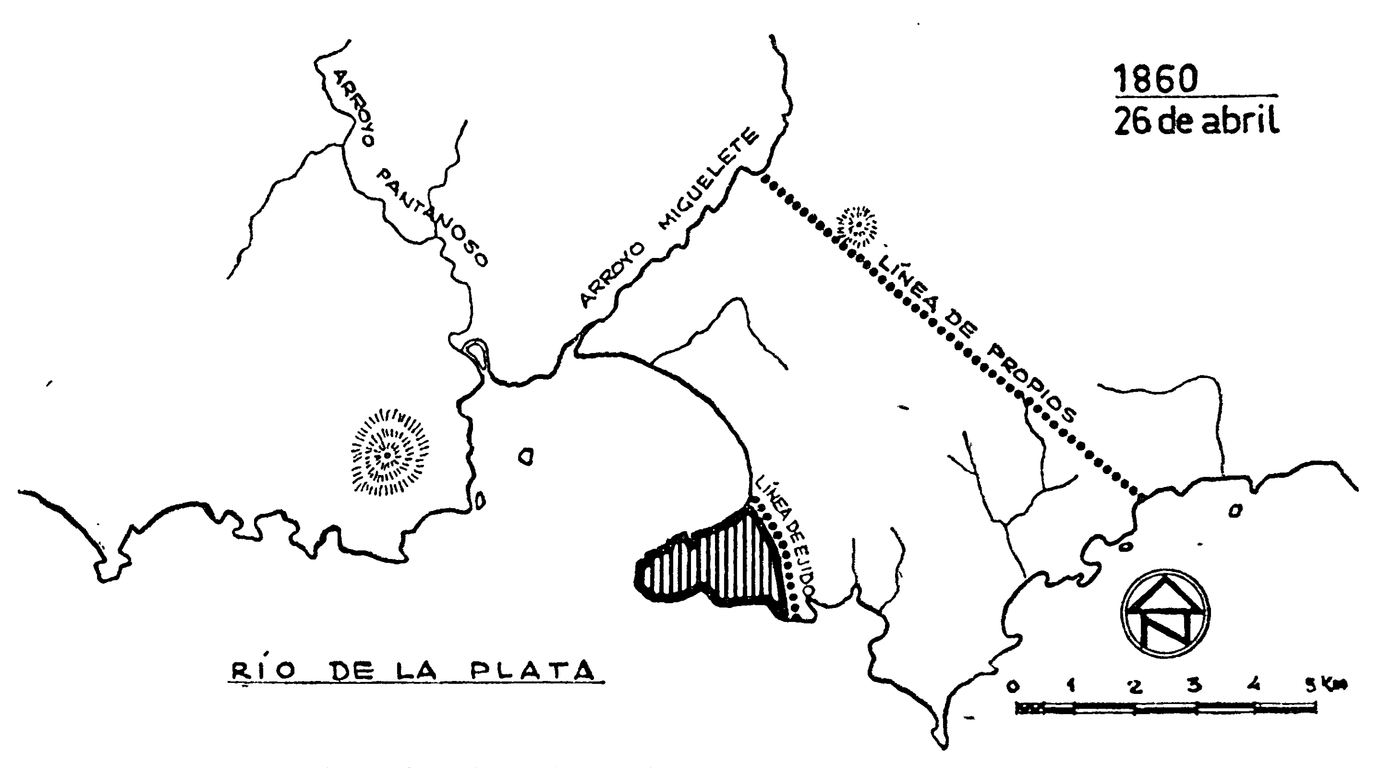
Decreto reglamentando la implantación de establecimientos industriales perjudiciales a la higiene pública. Año 1834. Interpretación gráfica del I. H. A. Autor H. Baracchini.



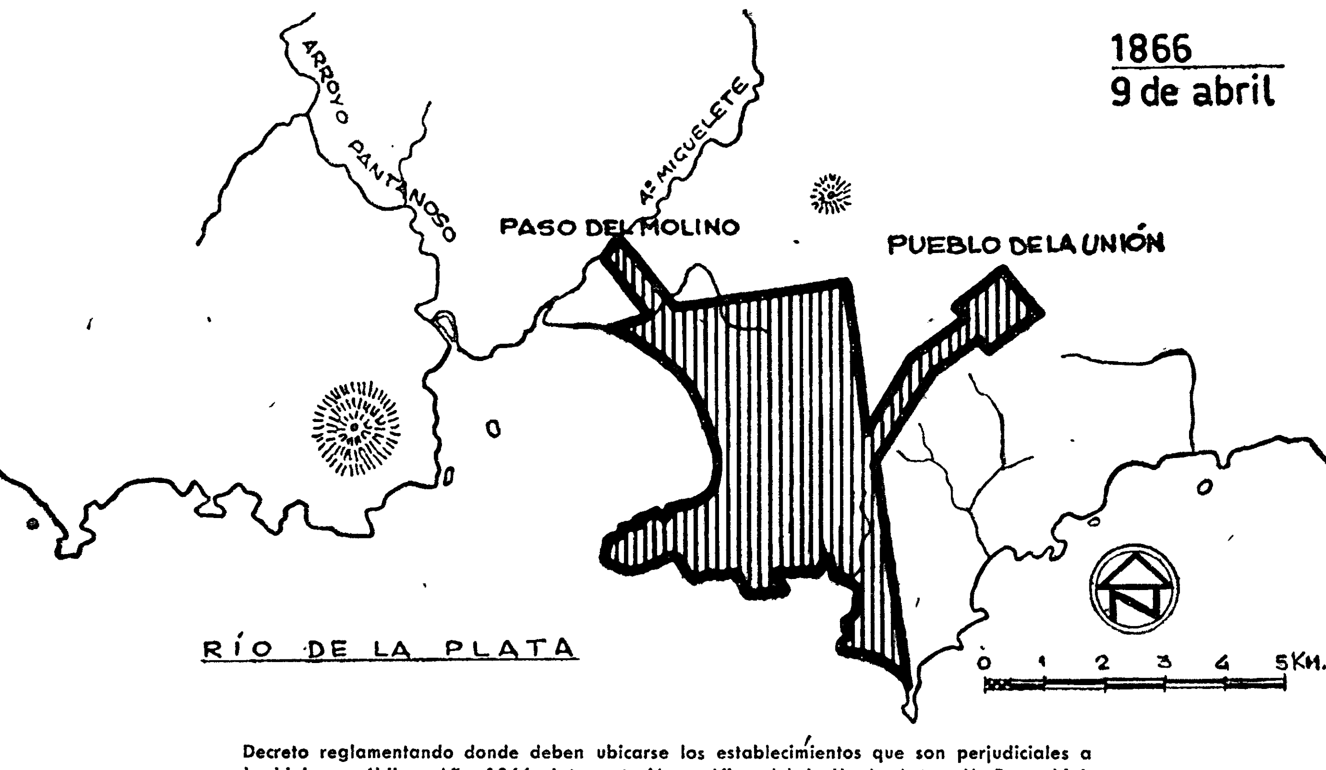
Decreto sobre establecimientos de saladeros y otras faenas cerca de la ciudad de Montevideo. Año 1836. Interpretación gráfica del I. H. A. Autor: H. Baracchini.



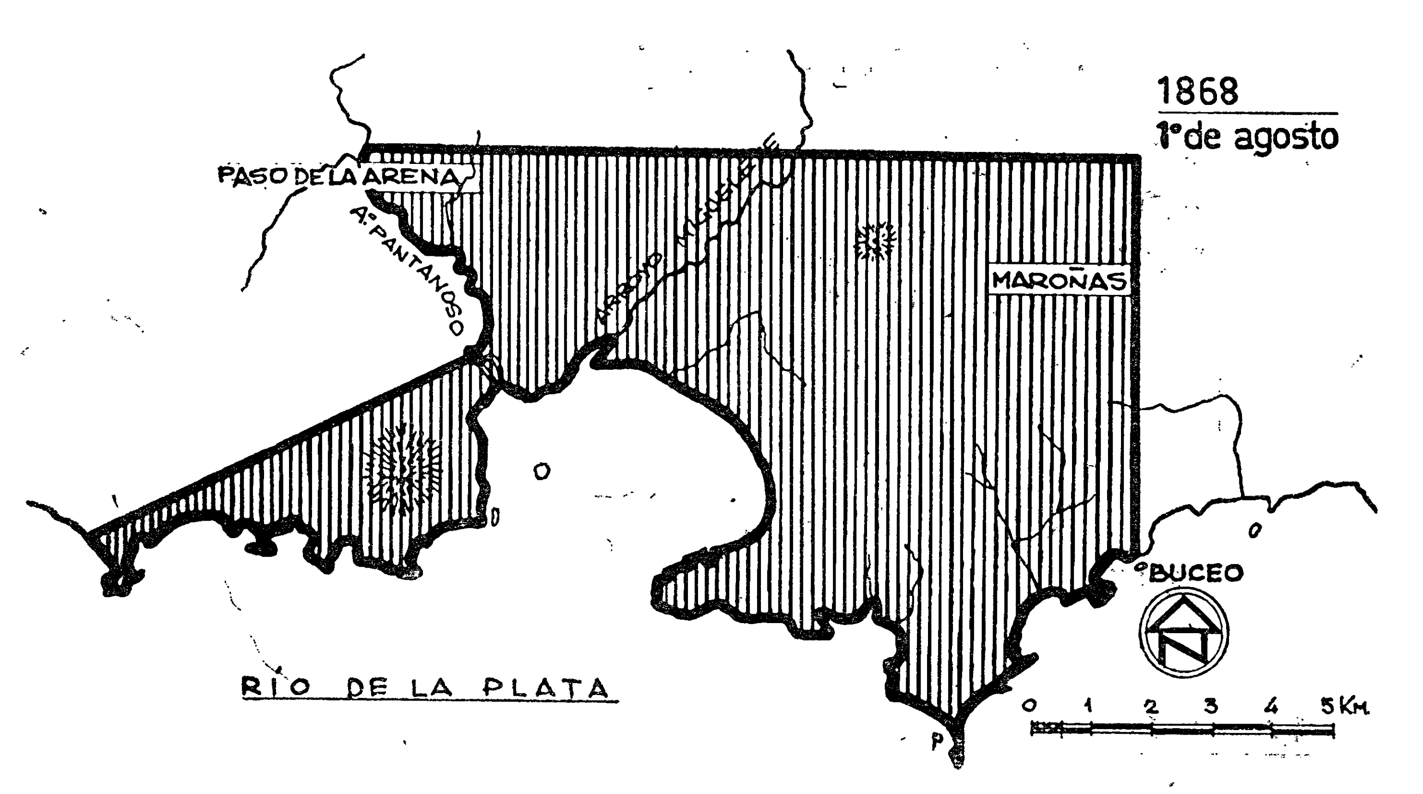
Decreto removiendo de su ubicación a los establecimientos industriales perjudiciales a la higiene pública. Año 1858. Interpretación gráfica del I. H. A. Autor: H. Baracchini.



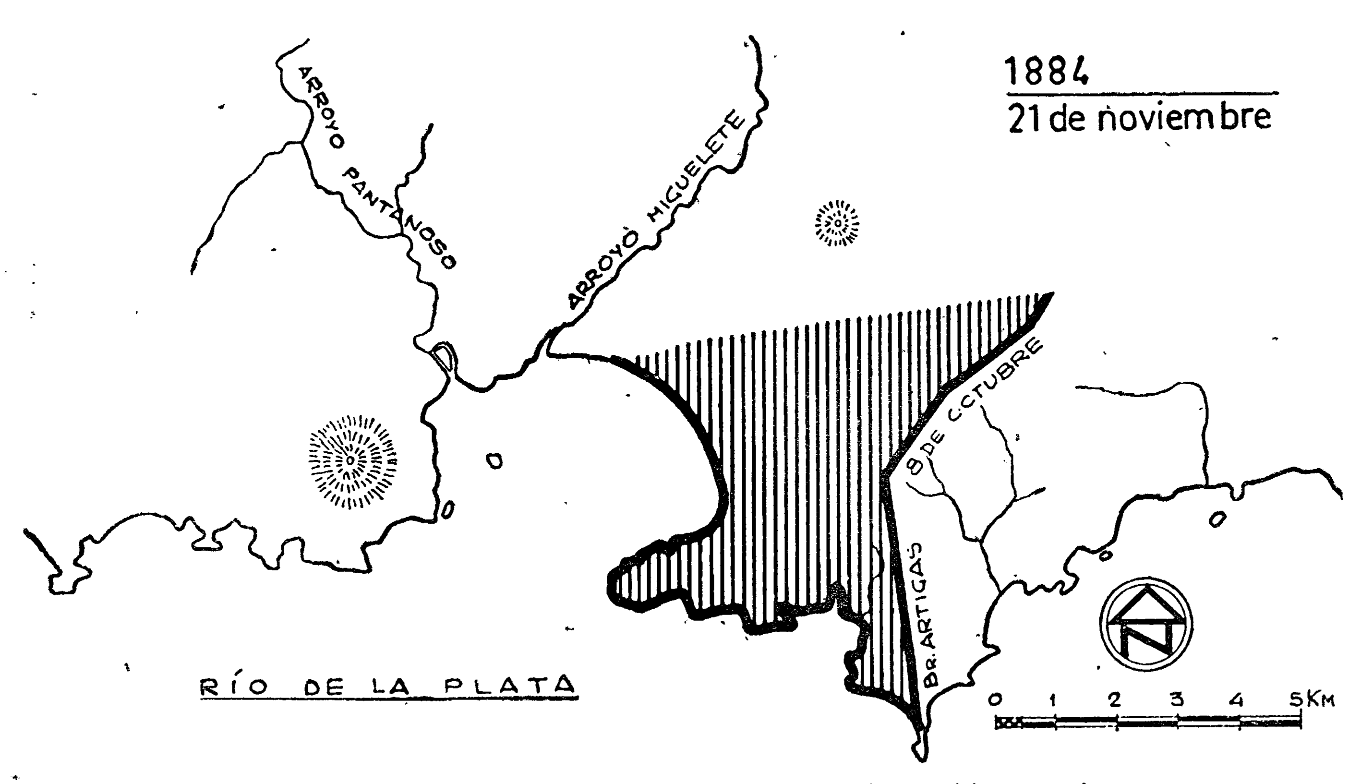
Acuerdo removiendo de su ubicación a los establecimientos industriales perjudiciales a la higiene pública. Año 1860. Interpretación gráfica del I. H. A. Autor: H. Baracchini.



Decreto reglamentando donde deben ubicarse los establecimientos que son perjudiciales a la higiene pública. Año 1866. Interpretación gráfica del I. H. A. Autor: H. Baracchini.



Disposiciones relativas a instrucciones policiales sobre establecimientos perjudiciales a la higiene pública. Año 1868. Interpretación gráfica del I. H. A. Autor: H. Baracchini.



Reglamento relativo a los establecimientos industriales de Montevideo que elaboran materias explosivas. Año 1884. Interpretación gráfica del I. H. A. Autor: H. Baracchini.

(2).— Obras Públicas

SE ORDENA EL TRAZADO DE UN BOULEVARD DE CIRCUNVALACION EN MONTEVIDEO

Ministerio de Gobierno.

Montevideo, Agosto 31 de 1878.

De conformidad con la opinión fiscal y lo aconsejado por la Direccion General de Obras Públicas en su comunicacion de 17 de Julio ppdo., el Gobernador Provisorio dispone:

Art. 1º Autorízase á la Direccion General de Obras Públicas, para trazar un boulevard de circunvalacion de 50 metros de ancho para la ciudad de Montevideo, en las direcciones establecidas por la Comision de Obras Públicas de la Extraordinaria Administrativa de la Capital.

Art. 2º El eje de dicho boulevard se determinará por mojones de piedra labrada colocados á 50 metros el uno del otro y señalados con su número de órden.

Art. 3º Los propietarios de los terrenos sobre que pase el referido boulevard, presentarán en la Direccion General de Obras Públicas y dentro del plazo de seis meses desde la fecha el plano de su propiedad, en el que estará figurado el eje, del mismo boulevard y relacionado con uno ó más mojones de él, al menos uno de los límites del terreno que el plano parcial demuestre.

Art. 4º Los que en el momento del amojonamiento del citado eje tuvieran ya levantado el plano de su propiedad, podrán presentarlo en ese acto al profesor que practique ese trabajo, quien lo relacionará con los mojones que coloque, sacando copia del plano que se le exhiba, devolviendo con nota el original, todo sin erogacion ninguna para el propietario.

Art. 5º Los que por estar ausentes ú otras causas no cumplan con lo que se dispone en los artículos 3º y 4º, estarán a lo que dispone el decreto 14 de julio de 1877, tratando de las obras de utilidad pública.

Art. 6º Los gastos que demande la operacion serán sufragados por el tesoro público, á cuyo efecto la Direccion G. de Obras Públicas los incluirá mensualmente en el presupuesto de la oficina remitiendo los comprobantes necesarios.

Art. 7º Comuníquese á la Direccion de Obras Públicas, á la Comision E. Administrativa de la Capital, á la Contaduría General y publíquese.

LATORRE
JOSE M. MONTERO (hijo)

[ALONSO CRIADO, Matías. "Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay. 1878. Montevideo, 1879. Apéndice I. Páginas 126 y 127.]

(3).— Camino de hierro

SE FIJA LA ESTACION DEL FERRO-CARRIL CENTRAL

Montevideo, Febrero 5 de 1867.

Vistos los presupuestos y planos presentados por los ingenieros de la vía férrea, de las dos líneas de partida cuyos estudios se les mandaron practicar, la una arrancando del Cordon por la Union hasta las Piedras, y la otra de la playa al Paso del Molino y el mismo pueblo de las Piedras.

Examinando el informe de la Direccion General de Obras Públicas á que fue asociado el ingeniero Pedralbes y oído á los señores del Directorio de la sociedad del Ferro-Carril Central del Uruguay, compuesto para el acto: de los señores Zorrilla, por si y en representacion del señor Proudfoot, Martínez, Márquez, Varela, Cibils, Tomkinson y Belgrano, convocados con el fin de determinar el punto de la estacion de partido y trayecto de la vía; de conformidad con el artículo de la concesion, y de acuerdo con la Direccion de Obras Públicas y con casi la totalidad de los miembros del Directorio de la sociedad, fueron aceptados los estudios y los planos de las vías que salen de la playa de la Aguada, con las ligeras modificaciones sobre niveles indicados en el informe antedicho de los ingenieros oficialmente nombrados para este examen.

La estacion principal ha quedado fijada al terminar la calle Ibicuí en la playa; para este objeto dará el Gobierno á la sociedad una cuadra cuadrada de terreno en ese punto.

La direccion de la línea será en la prolongacion de dicha calle de Ibicuí y en su costado Nor-Oeste, dejando á aquella expedita para el tráfico público.

El Gobierno consolidará á más, al Nor-Oeste de la vía férrea en toda su prolongacion hácia el Arroyo-Seco, con frente al Este y á la bahía, doce o más cuadras de terreno, cuyo valor despues de terraplenadas, afecta á la construccion de la línea, y por el cual la sociedad le adjudicará el número de acciones que ese valor represente, hasta el cómputo de cinco mil acciones, por las cuales el Gobierno desde ya se suscribe á la Empresa, entrando en este número las dos mil por que se había inscrito ántes.

Comuníquese esta resolucion al expresado Directorio, recomendándole que á la brevedad posible dé principio á los trabajos y publíquese.

VENANCIO FLORES — Lorenzo Batlle.

[ALONSO CRIADO, Matías. "Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay." Montevideo, 1865-1873. Tomo III. Página 184 y 185.]

Mirada retrospectiva

Fué, como los ferrocarriles, y el servicio de las aguas corrientes, durante el período subsiguiente a la exaltación al gobierno del General Venancio Flores, que surgieron las primeras iniciativas para dotar a Montevideo de un servicio de transportes dentro de la planta urbana, proporcionando a los pobladores de la ciudad de Zabala una comodidad que no bastaban a remediar los espaciados servicios de las diligencias, único medio de transporte popular conocido hasta entonces, inapropiado y caro para los trayectos breves que comprendían desde el centro de la ciudad a las localidades de los alrededores. Funcionaban las diligencias en nuestra capital a la manera de los ómnibus en los ciudades europeas, pero con mayores dificultades por falta de buenas pavimentaciones y con menos frecuencia por carencia de material y de espíritu de expansión en las empresas.

A suplir las deficiencias de esos servicios vino la primera empresa de tranvías —de tracción a sangre, naturalmente— la que fué denominada de la "Unión" y que comenzó la implantación de sus líneas por concesión otorgada en noviembre 14 de 1866.

Dicha empresa eligió como recorrido el eje de nuestro perímetro urbano, vale decir, el lomo de la Cuchilla Grande sobre la cual se extienden hoy Avenidas 18 de Julio y 8 de Octubre. Estableció su estación principal en la Unión, sobre 8 de Octubre, a la vera de la plaza "20 de Febrero", con una subestación en el Cordón, en 18 de Julio entre Defensa y Municipio. El punto terminal de su línea, en el Centro, era la Plaza Independencia, cruzando al medio la de Cagancha. La elección de este recorrido, motivó quejas y protestas del comercio instalado a lo largo de nuestra principal vía de tránsito, en virtud de que, argumentaban los quejosos, el pasaje continuo de los tranvías, atentaba contra la comodidad de las operaciones de carga y descarga de mercaderías...

Tal importancia dieron a ésto los que se titulaban perjudicados, que llegaron a elevar una solicitud a las autoridades municipales pidiendo se trasladara el recorrido tranviario. La solicitud, naturalmente, no prosperó, y los rieles fueron colocados. Fué inaugurada el 1º de junio de 1868, y su sola iniciación produjo un sensible movimiento de valorización en la propiedad sub-urbana dentro del radio de acción que servía. Las Tres Cruces, Figurita, Blanqueada y la Unión vieron multiplicarse los pobladores, avanzando la edificación en forma inusitada...

Al año y medio de funcionar la empresa de la Unión, entró en servicio la línea de una nueva compañía: la del "Paso del Molino y Cerro" inaugurada para el público el 1º de enero de 1870...

Fué la del Paso del Molino otra empresa de éxito inmediato, y gran impulsora del desarrollo edilicio de la zona nord-noroeste de la capital. Este tranvía vino a suplantar el servicio regular de la diligencia-ómnibus

"Rosita del Miguelete" que hacía "la carrera" entre la ciudad y el Miguelete, con solo dos viajes redondos por día, así como el de la Unión hizo inútiles los de la empresa Menendez y Leiva, que servía con sus carromatos "la línea" entre Plaza Independencia, Unión y Maroñas.

Las obras del tranvía al Paso Molino fueron de más ardua y más costosa realización que la de su similar a la Unión. Aquella tuvo que vencer la hostilidad arenosa del bajo de la Aguada y las del Arroyo Seco, tomando a su vez a su cargo el servicio de una zona de población menos densa y menos comercial que la que se extendía sobre nuestra principal arteria de tránsito: la calle 18 de Julio. Pero el tranvía al Paso Molino contribuyó de tal modo al desenvolvimiento de esa localidad, que a los pocos años de inaugurarse la había convertido en el barrio aristocrático de la Capital, punto obligado de veraneo de nuestras más distinguidas familias...

Los éxitos iniciales de las empresas de la Unión y del Paso Molino, estimularon fuertemente la formación de otras compañías a las que a su vez animaban el desenvolvimiento visible de la población y las exigencias de otros barrios y sectores carentes de tan económico medio de movilidad.

En 1871 se dió al doctor Alejo Langlois la concesión para el establecimiento de una empresa que con el título de "Tranvía del Centro" tendió una línea paralela a la de la Unión, por Mercedes, pero con un punto de arranque más cercano al puerto. El tranvía del Centro se iniciaba en la calle Colón, rodeaba la plaza Zabala, tomaba Rincón y de ésta a Mercedes para luego por Carmen (hoy Dante) alcanzar 8 de Octubre por donde corría paralelamente al de la Unión. En esta localidad hacía el recorrido por la calle Joanicó, para salir a la plaza 20 de Febrero, e ir a rematar en el pueblo Ituzaingó, sobre el Hipódromo. Esta empresa de tranvías tuvo una existencia breve. Durante la administración Santos, fué totalmente adquirida por la empresa decana, la de la Unión, que a contar de ese entonces funcionó bajo la denominación de "Unión y Maroñas", nombre que mantuvo hasta 1906 en que fue absorbida por la Sociedad Comercial de Montevideo, en los momentos de la electrificación. Tras la empresa del Centro, vinieron luego las concesiones a la del "Norte", del "Reducto", "Pocitos, Buceo y Unión", del "Este", "Oriental" "Montevideo" y "Uruguayo", siendo todas ellas, aún con su sistema de tracción a sangre, factores importantísimos para la sub-división y valorización de los terrenos, y el desarrollo edilicio de todo el departamento, en los últimos cinco lustros del siglo XIX.

El tranvía del Reducto, llamado en sus comienzos "Brasilero", dió vida a la Aguada, Reducto, Atahualpa, Paso de las Duranas, Vilardebó, Brazo Oriental, etc., tendiendo sus líneas por las calles Cerrito, Paysandú, Miguelete, Sierra, Reducto (hoy Avenida San Martín), Suárez, Larrañaga, Castro y Millan, cubriendo así una zona de gran movimiento social, comercial e industrial. En 1897 fué incorporada a la Sociedad Comercial de Montevideo,

que fundara el señor Germán Colladón con la base de las empresas del Este, Pocitos, Buceo y Unión.

La empresa del tranvía del Este, planeó su trazado con miras a la explotación de los barrios del Sur, y se inauguró con un recorrido desde Sarandí, Mercado Central y Soriano hasta Constituyente, donde tenía su estación principal, a la altura de Tacuarembó. De dicha estación irradió dos ramales principales, uno por Lavalleja hasta Defensa y 18 de Julio, que luego extendió por Coronel Brandzen hasta el Boulevard Artigas. Otro iba por Constituyente hasta Punta Carreta. Otro ramal, tomando desvío en Tacuarembó bajaba a San Salvador, luego por Yaro seguía hasta la costa sirviendo los antiguos baños de Patricio y Playa Santa Ana, alcanzando finalmente la de Ramírez, sobre la que volcaba todos los años millares y millares de bañistas. La empresa era propietaria de las instalaciones de casillas —dos secciones— y de un largo puente que las unía.

La Empresa "Pocitos, Buceo y Unión" se inició con un recorrido que arrancando de la antigua plazoleta Saroldi (hoy Silvestre Blanco) en 18 de Julio y Sierra, tomaba Rivera, bifurcábase al llegar a la estación Central, para seguir un ramal por Pereyra hasta Pocitos, y otro por Rivera hasta pasar frente al cementerio del Buceo, y siguiendo por Comercio terminaba en la Unión, sobre 18 de Julio. A los pocos años de inaugurar sus líneas la empresa extendió aquellas, de la plazoleta Saroldi al Centro, entrando por Sierra a Colonia y por ésta hasta Ciudadela y Cerrito...

Por iniciativa particular —la de los señores José Martinelli, J. Preve, Antonio Piaggio y Felipe Montero— se fundó la empresa de tranvías "Oriental", que instaló su estación general en la calle Goes (hoy Av. Gral. Flores) explotando una extensión hasta Goes y Larrañaga y otras hacia el centro y sur de la ciudad, recorriendo una sección: Goes, Marcelino Sosa, Yaguarón, Orillas del Plata y Andes hasta Maldonado, donde existía una combinación que repartía el tráfico hacia el Este, hasta la Playa Ramírez, y hacia el Oeste hasta el Puerto. Otra sección, la llamada "Línea Sur", recorría Justicia, Miguelete, Sierra, Uruguay, Yí y siguiendo por Durazno buscaba también su punto terminal en la Playa Ramírez. A más de su estación Central en Goes, la empresa Oriental poseía una estación de relevos en Salto y Encina, actual local del Batallón 5º de Infantería.

El tranvía "Oriental" el año 1905 refundió sus líneas con el del Paso Molino y Cerro, al pasar éste a ser propiedad de "La Transatlántica", compañía de tranvías eléctricos.

La última de las empresas de tranvía fundada, fué también de carácter nacional. Se denominó tranvía "Uruguayo" en uno de sus ramales y en otro de "Montevideo". Respondía a un bien pensado plan de circunvalación con tarifa única de cuatro centésimos, y pudo haber sido una empresa exitosa, pero iniciada en 1890, su inauguración coincidió con uno de los períodos de crisis económica más intensos de los que ha tenido que soportar el país, y a una general paralización en todos los órdenes de la vida activa

nacional siguió el natural decaimiento de los espíritus de empresa, amén de la sensible baja en todos los valores inmuebles urbanos y sub-urbanos. A un período preinicial que se mostraba muy favorable a la nueva empresa, sucedió al contraste desalentador, acentuado finalmente con el incendio de la estación principal, siniestro en que se perdió casi la totalidad del material rodante y accesorios, determinando esta catástrofe la liquidación de la compañía, cuya concesión y vías fueron adquiridas por el señor G. Colladón, siendo más tarde incorporada a las extensiones de "La Comercial".

Todo este conjunto de empresas (de la que hemos excluído exprofeso la del tranvía del Norte, para dedicarle párrafo especial por separado) siguieron la evolución experimentada por los servicios de tranvías de las principales ciudades del mundo, a fines del pasado siglo. Es decir: abandonaron su primitiva a tracción animal por la mecánica, aprovechando los adelantos que el empleo de la electricidad como fuerza motriz ponía al alcance de la industria. Las compañías "Este", "Pocitos, Buceo y Unión", y "Reducto" primero, y "Unión y Maroñas" luego, fusionadas bajo el título de "Sociedad Comercial de Montevideo"; y las de "Paso Molino y Cerro" y "Oriental", reunidas bajo la denominación de "La Transatlántica", al cambiar su sistema de tracción modificaron también en parte sus viejos recorridos y aumentaron notablemente la extensión de sus respectivos rieles."

"El libro del Centenario del Uruguay". "Los tranvías de Montevideo. Mirada retrospectiva." Montevideo. 1925. Pág. 740 a 743.

(5).— Salubridad

REGLAMENTO DE LOS CONVENTILLOS EN LA CAPITAL

Montevideo, Marzo 27 de 1871.

Considerando el proyecto sobre conventillos, presentado por la comision especial, quedó aprobado de la manera siguiente:

Art. 1º Todo conventillo, tendrá una persona responsable ante la Comision de Salubridad, para el debido cumplimiento de las disposiciones á que se someten esta clase de establecimientos.

Art. 2º Todo conventillo debe tener su edificio y patio en buen estado de aséo, las paredes y tabiques bien rebocados, los techos sin filtraciónes y construídos de material con exclusion de los de metal, madera o filtros, el piso de los cuartos embaldosado ó de madera y el de los patios y letrinas enlozado con piedra con el declive correspondiente; deberá tener un algilbe de capacidad suficiente ó aguas corrientes proporcional al número de habitantes; la letrina debe ser de material con bóveda é impermeable ó comunicacion al caño-maestro.

Art. 3º Es prohibido el lavado de ropa á no ser el perteneciente á la familia y solo existiendo comunicacion con el caño maestro.

Art. 4º Todo cuarto ó habitacion deberá ser ventilado por una puerta y una ventana ademas de tener un tubo ventilador colocado á una altura de cincuenta centímetros del piso.

Art. 5º Toda habitacion de conventillo deberá tener el espacio obligatorio, para cada persona que duerma en ella, de quince metros cúbicos.

Art. 6º Es obligatorio semestralmente el blanqueo interior y exterior del edificio.

Art. 7º Se prohibe el depósito de trapos, huesos y otros objetos insalubres en los conventillos.

Art. 8 El inspector científico hará la medicion cúbica de cada habitacion con su numeracion correspondiente, la que será colocada sobre cada puerta con el número de las personas que pueden dormir en ella.

Art. 9º Quedan ademas vigentes todas las disposiciones de salubridad de la ley de 27 de Diciembre de 1865.

Art. 10. El encargado del conventillo tendrá un registro con la numeracion de los cuartos, nombres de las personas á quienes se hayan alquilado colocando ademas en lugar visible una cópia del presente reglamento.

Art. 11. Si el encargado del conventillo alquilase á más personas que las que presente la capacidad del cuarto, segun está indicado en el artículo 8º, será multado en 50 pesos por cada infraccion, pero si la infraccion fuese cometida por los inquilinos serán penados éstos á razon de 5 pesos cada persona, ó remitidos al Departamento de Policía.

FRANCISCO A. AGELL — Juan Mac-Coll

[ALONSO CRIADO, Matías. "Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay. 1865-1873." Montevideo 1878. Tomo III. Páginas 460 y 461.]

(6).— Evolución demográfica de Montevideo

Año	1829:	14.500	Hab.	(1)
"	1835:	23.404	"	(2)
"	1843:	31.189	"	(3)
"	1852:	34.000	"	(4)
"	1859:	60.230	"	(5)
"	1866:	80.000	"	(6)
"	1872:	105.000	"	(7)
"	1884:	164.068	"	(8)
"	1887:	204.872	"	(8)
"	1889:	215.061	"	(8)

(1) Estimación publicada en "El Universal".

(2) Citada por Lorenzo A. Pons. "Biografía del Illmo. M. Jacinto Vera y Durán, primer obispo de Montevideo". Montevideo, 1904.

(3) Censo Departamental realizado por Andrés Lamas.

(4) Censo Nacional.

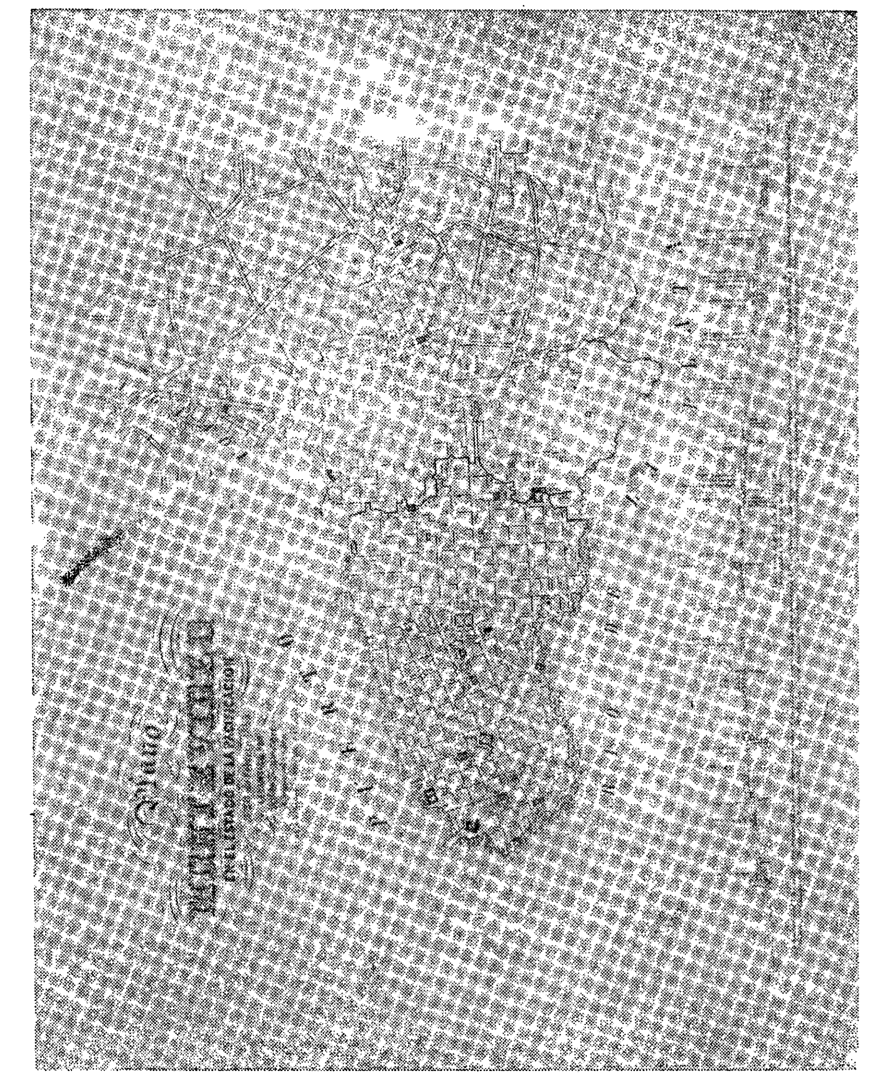
(5) Citada por José Ma. Reyes. "Descripción Geográfica del territorio de la República Oriental del Uruguay". Montevideo, 1960.

(6) Citada por A. Vaillant "La República Oriental del Uruguay". Montevideo, 1873.

(7) Citada por Eduardo Acevedo. "Notas y Apuntes. Contribución al estudio de la Historia Económica y Financiera de la República O. del Uruguay". Montevideo, 1903.

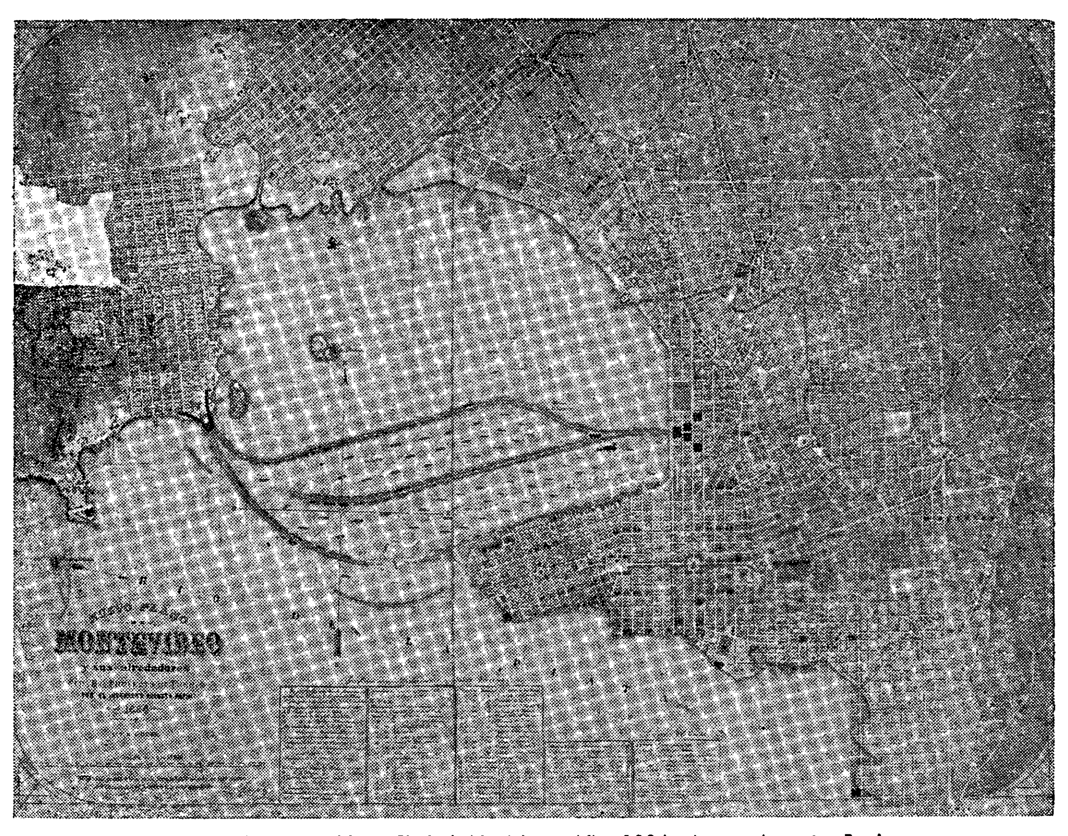
(8) Citada por Blanca París de Oddone, Roque Faraone y J. Antonio Oddone. "Cronología comparada de la historia del Uruguay (1830-1945)". Montevideo, 1966.

Datos extractados de: Paris de Oddone, B., Faraone, R., Oddone, J. A. "Cronología comparada de la Historia del Uruguay (1830-1945)". Mdeo. 1966.



Plano de Montevideo. Año 1865. Autor: Pablo Neumayer.

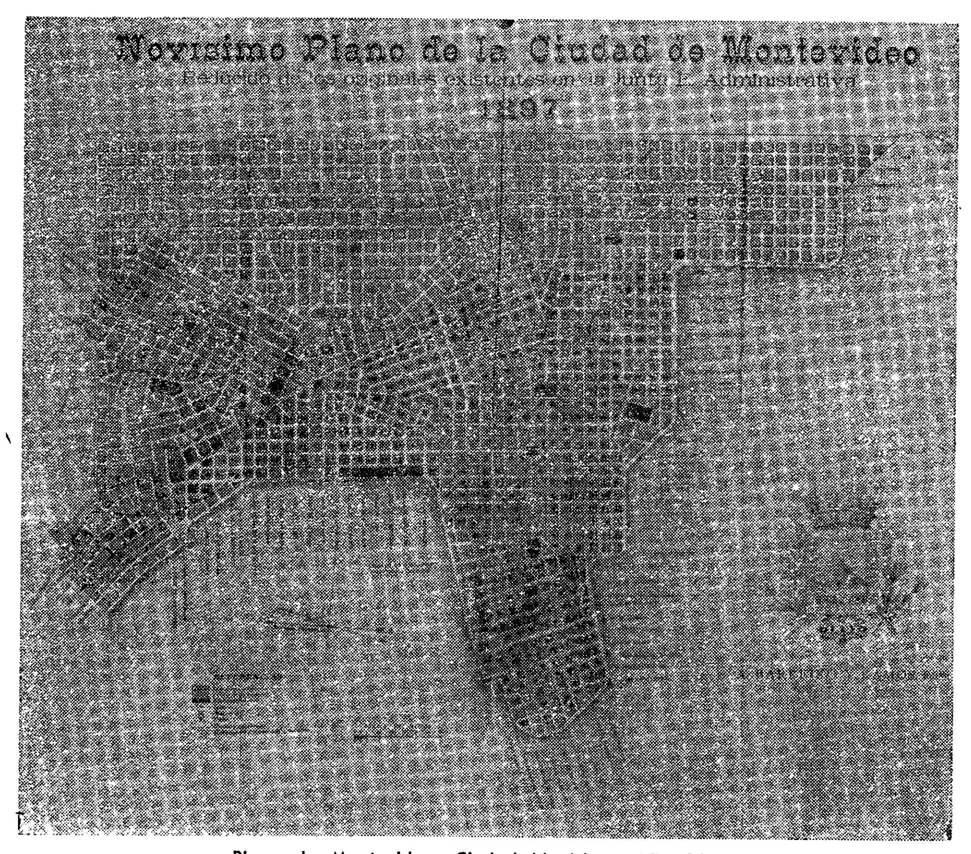
Plano de Montevideo. Año 1865. Autor: Arturo de Seelstrang.



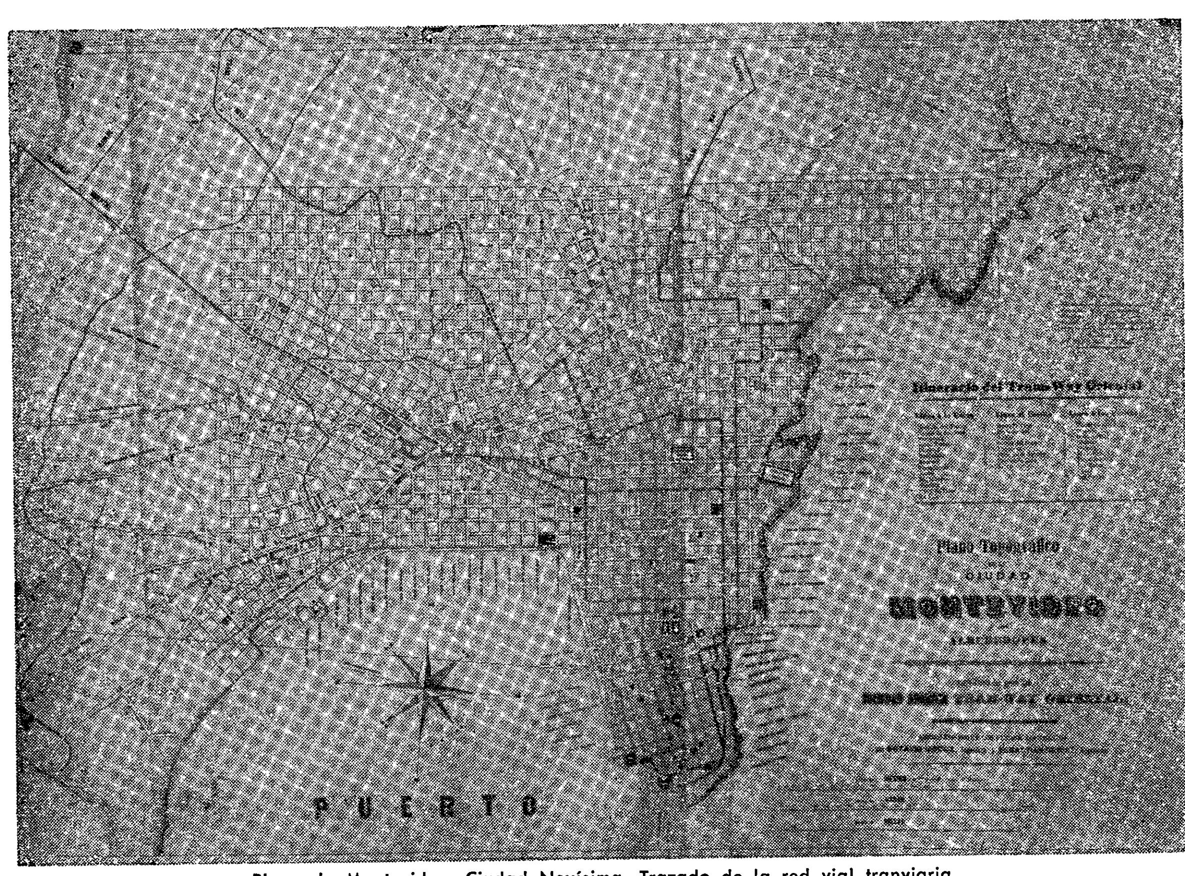
Plano de Montevideo. Ciudad Novísima. Año 1884. Autor: Augusto Papin.



Plano de Montevideo. Ciudad Novísima. Año 1893. Plano de Pfaffly.



Plano de Montevideo. Ciudad Novísima. Año 1897.
Plano de la Junta Económico Administrativa.



Plano de Montevideo. Ciudad Novísima. Trazado de la red vial tranviaria.
Autor: Octavio Nicour, Sebastián Dermit.

CAPITULO V

La Ciudad Extendida

A partir de la finalización de la Guerra Grande y a pesar de las consecuencias negativas de los Tratados del 51 con el Brasil, que posibilitaron la Paz de Octubre a un precio excesivamente alto, se produce un renacimiento de la vida económica de la República y un auge notorio en el ámbito cultural nacional. En muchos aspectos puede decirse, en particular en el campo de las actividades económicas industriales, que a partir de la Guerra Grande nace la República liberal de facto, dado que los principios teóricos fundamentales del liberalismo económico integraron desde sus comienzos el ideario revolucionario de los hombres de la emancipación americana.

El libre juego de la oferta y la demanda, ley ordenadora del negocio inmobiliario, adquirió su pleno auge en el último tercio del siglo pasado, aunque su enunciación doctrinaria figura ya en el texto constitucional de 1830 y fue especialmente establecida en el decreto reglamentario de 1831, que será luego denominado de remate público. Estos conceptos se aplicarán al territorio urbano de la ciudad de Montevideo y a aquellas tierras destinadas, por la iniciativa privada, a la expansión del núcleo urbano con fines de especulación.

La ley de la oferta y la demanda aplicada, a la división del territorio en su versión más típicamente liberal: el remate público, unido al concepto económico liberal por excelencia, de la especulación con tierra urbana, conforman el panorama bajo el cual se va a producir, a lo largo de la

segunda mitad del siglo pasado, el fenómeno urbanístico que hasta hoy día caracteriza nuestra ciudad y que denominamos proceso de creación de una ciudad extendida, de baja densidad habitacional.

Al sistema de remate de tierras urbanas o factibles de ser transformadas mediante el amanzanamiento en urbanas y a la especulación de esas tierras mediante el amanzanamiento y loteamiento primario y elemental, se une, en particular en el ultimo tercio del siglo pasado, la aplicación del sistema de venta de solares, en base a cuotas de monto accesible a la baja clase media, generando deudas a largos plazos.

La unidad de la ciudad conformada por la ciudad Colonial o Ciudad Vieja y la Ciudad Nueva, cuyo loteo ortogonal cubría las tierras del antiguo Ejido, unidad que Zucchi había tentado asegurar mediante la búsqueda de una más adecuada solución al encuentro de ambas ciudades, se transforma en multiplicidad, en sumatoria de los diversos loteos que conforman la Ciudad Novísima. El novísimo Montevideo está limitado teóricamente entre la escuadra del trazado del Bulevar Artigas y el Río de la Plata.

La ciudad capital pasa a ser cada vez más una ciudad suma de loteamientos, sin una coherencia formal urbanística que la defina. Se fortalece por el contrario el concepto de barrio, de vida social limitada a un entorno territorial menor. En la medida que Montevideo se extiende, alcanza y atrapa en su cada vez más compleja trama viaria a las villas circundantes, estas pierden su autonomía comunal y pasan a ser de hecho un barrio más del Montevideo extendido.

La planificación urbanística que caracterizó el Montevideo colonial en torno a un concepto centralizador de ciudad-complejo territorial económico; la planificación urbanística de la Ciudad Nueva, que surge fundamentalmente por el hecho de tratarse de un solo acto administrativo, dan a ambos actos fundacionales su calidad unitaria intrínseca. Las Leyes de Indias en el primer caso, el concepto liberal aplicado a través de la sola propuesta de J. María Reyes en el segundo caso, aseguran la unidad urbanística en sí misma de cada una de las fundaciones. Podrá objetarse la infelicidad de la solución que se otorga a la unión de ambas ciudades, pero Montevideo siguió siendo uno solo. Si avanzamos medio siglo en la historia y analizamos la evolución de Montevideo en el último tercio del siglo pasado, anotamos como calidad urbanística esencial la destrucción del concepto unitario de urbe.

Durante la Guerra Grande coexistieron dos ciudades, de vida urbana determinada por sus funciones específicas, totalmente independientes una de la otra. En cierta medida y desde el punto de vista estrictamente funcional, este fenómeno peculiar constituye la antítesis del proceso desintegrador, que observamos a punto de partida de la Paz de Octubre. Desintegrador en el sentido de que la unidad física territorial caracterizable de una ciudad, es sustituída por la sumatoria primaria de barrios caracterizables, que surgen como consecuencia de la aplicación del loteo topográ-

fico indiscriminado o por la pérdida de autonomía territorial de las Villas y Pueblos, atrapados durante el proceso expansivo de la ciudad capital.

Debemos destacar los elementos que posibilitan que esa sumatoria constituya la ciudad de Montevideo y ellos son fundamentalmente: en primer lugar la acción centralizante, a escala nacional inclusive, de su puerto exportador, al cual se agrega como elemento subsidiario la centralización político-administrativa y en segundo lugar la contigüidad territorial de los loteos efectuados, contigüidad que surge como consecuencia de la necesidad de una mayor rentabilidad. Las grandes extensiones de territorios rurbanos, luego divididos en manzanas y solares, aumentan su valor y aseguran por tanto la especulación inmobiliaria, en la medida que su ubicación sea inmediata a la planta física visible de la ciudad de Montevideo.

Los barrios de Montevideo, con sus células sociales menores, van adquiriendo progresivamente su propia fisonomía. No es objeto de ésta investigación el análisis de esos barrios montevideanos, pero resulta imprescindible señalar que su aparición, evolución, auge, involución, decadencia y muerte, están vinculados a la evolución del sistema económico liberal y a su capacidad de mantener vigentes los principios que rigen su autenticidad. Lo que aún queda de la relación social caracterizable, en la vida de los barrios montevideanos, no es sino el síntoma de la vivencia y adaptabilidad de los modos liberales, a las circunstancias de un mundo y un Uruguay concreto.

La vigencia de la superestructura ideológica liberal va más allá de la instalación del Uruguay moderno, de igual manera que la desintegración de la unidad urbanística montevideana sobrevive a los acontecimientos económicos liberales, durante los cuales se produce la citada pérdida de unidad urbana.

Francisco Piria representa la idea del Montevideo desintegrado, loteado, sub-dividido al buen criterio del fraccionador del momento. Sus ya legendarias bandas de música, sus bajas cuotas y sus largas facilidades de pago, no son sino la imagen de una época. (1) La conciencia de esa imagen, la conciencia del caos urbano, la conciencia del Montevideo desintegrado, se incorporará a nuestro siglo junto al concepto de Estado proteccionista y ese estado de conciencia se traducirá en propuestas concretas de regularización urbana, durante el llamado estado industrial.

Si Francisco Piria representa la forma más pura y simple del liberalismo aplicado a la especulación de tierras urbanas, Emilio Reus representa una forma más compleja de relación entre el Estado liberal y la iniciativa privada, en el campo de la especulación inmobiliaria. (2) La misma se establece en su doble calidad de accionista del Banco Nacional y de la Compañía Nacional de Obras Públicas, lo cual le permitió prestarse a sí mismo, subvención del Estado mediante, para promover el proyecto e iniciación de la más trascendente de sus iniciativas: las urbaniza-

ciones con fines de lucro, que constituyeron los afincamientos urbanos, conocidos hoy con los nombres de Barrios Reus Norte y Sur.

Alejo Rossell y Rius representa la modalidad filantrópica propia del sistema liberal, que otorga al hombre de negocios la más amplia facilidad moral para enriquecerse mediante la especulación, otorgándoles el escape ético de la participación en la ayuda social a los más necesitados, en su calidad de ciudadanos. (3) Alejo Rossell y Rius, hombre de fortuna, realiza importante obra urbana de carácter filantrópico, sin afán de lucro, siendo los de mayor ambición los hoy llamados Barrios Rossell y Rius.

Francisco Piria, Emilio Reus, Alejo Rossell y Rius, no son sino lo más representativo de las distintas modalidades de la ideología liberal, aplicada a los factores que inciden en la evolución de la ciudad de Montevideo. Siendo los más destacables, no son sin embargo los únicos ni los fundamentales en la conformación del Montevideo del último tercio del siglo pasado, producto al fin del libre ejercicio de las funciones fundacionales en manos de agrimensores, rematadores, idóneos o simples especuladores, sin otra finalidad que el lucro.

La sociedad liberal no construye una legislación adecuada para ordenar esta actividad, porque hacerlo era negarse a si misma. La especulación territorial e inmobiliaria, el desorden urbano que conduce a la destrucción del concepto unitario de ciudad, el crecimiento caótico que incorpora los agrupamientos urbanos inmediatos al Montevideo del Ejido primero y de los Propios después, la ausencia de formas adecuadas de organización administrativa y la ineficacia de los organismos de contralor, son los elementos caracterizables de esta ciudad extendida. Estos factores constituyen el sustento del caos urbano de Montevideo, que los estudiosos del urbanismo denunciarán durante el primer tercio de nuestro siglo.

La acción legislativa en materia de contralor urbano es, durante este período en estudio, casi inexistente y se limita a aspectos relativos a la clasificación del territorio, en función de la insalubridad o peligrosidad de determinadas actividades industriales. Esta legislación responde al concepto de salubridad y protección iniciada en los primeros años de la República con el decreto del 3 de enero de 1834.

Conformando otra modalidad del contralor del crecimiento de la ciudad, los organismos comunales elaboran, en un proceso que va de 1885 a 1907, una serie de normas relativas a la trama vial de Montevideo y a la masa edificada. Esas normas tienden a fijar coeficientes mínimos de relación entre territorio urbano y territorio edificado y a fijar normas de asoleamiento de la trama vial urbana, mediante la determinación de anchos mínimos de calles y caminos y coeficientes de relación entre altura de edificios y ancho de la vía de tránsito correspondiente. La fijación de normas relativas al contralor de la trama vial y al volumen de la masa edificada constituyen una tentativa de limitar el excesivo afán de lucro, que el sistema económico liberal había transmitido al negocio inmobiliario, bus-

cando evitar la creciente densificación de las zonas cercanas a los centros económicos, comerciales y administrativos de la ciudad, ubicados fundamentalmente en la Ciudad Vieja y a lo largo de la ya floreciente calle 18 de Julio, que pasa a ser en forma cada vez más nítida el eje y nervio de nuestra ciudad. La ineficacia de las normas de contralor relativas a la trama vial de Montevideo y a la masa edificada, apoyadas en la filosofía de contención del lucro, no son sino otro elemento, esta vez normativo, que posibilita el proceso de ciudad extendida, a punto de partida del último tercio del siglo pasado.

La trama vial primaria, sobre la cual se producirá ese fenómeno que hemos denominado Ciudad Extendida, estará constituída esencialmente por las rutas de penetración heredadas de las últimas décadas de la época colonial, cuando el llamado liberalismo borbónico posibilitó el auge del tráfico comercial en el territorio de la Banda Oriental. Dentro de la trama urbana será la calle 18 de Julio la más importante de esas vías de penetración, al conectar la Ciudad Nueva de J. Ma. Reyes, desde su entronque con la Ciudad Vieja (Plaza Independencia), con el camino que conduce al este y noreste, conocido con el nombre de Camino a Maldonado.

La calle Sarandí será el eje comercial y bursátil de la Ciudad Vieja, la vía que unirá la zona de muelles de la bahía de Montevideo desde su extremo sur con la Plaza Independencia, la válvula de escape de la Ciudad Vieja y eje de la conexión entre ésta y la floreciente 18 de Julio. En el extremo opuesto de la Plaza Independencia se entronca 18 de Julio, proyectada por J. Ma. Reyes, que se prolongará hasta el Bulevard Artigas en la Ciudad Novísima. Hasta ese remoto punto, denominado Tres Cruces, se extenderá su importancia vial, buscando la localidad de la Unión a través del Camino a Maldonado, luego 8 de Octubre; los barrios de Carrasco, con sus famosos jardines, por el camino Aldea, hoy Avenida Italia y los barrios de Punta Brava, hoy Punta de las Carretas, y de los Pocitos, sobre la costa del Río de la Plata.

La importancia de la calle 18 de Julio, su progreso, su actividad, su comercialización y valorización inmobiliaria, serán en adelante el termómetro del crecimiento de toda la ciudad de Montevideo y terminará por ser uno de los problemas más complejos y de difícil solución de la ciudad actual.

La afirmación del Montevideo puerto, el mejoramiento importante de sus instalaciones siempre insuficientes, culmina con una de las operaciones más importantes de la historia de la ciudad de Montevideo: el proyecto del Puerto de Montevideo. Luego de varias tentativas frustradas se aprueba el proyecto definitivo en 1899, se coloca la piedra fundamental el 18 de julio de 1901, iniciándose una amplia y rica operación urbanística que comprende no sólo el ordenamiento de la bahía de Montevideo, sino también la recuperación de tierras y ordenamiento del territorio contiguo a la bahía, con todas las consecuencias y complejidades de orden jurídico que ello supone. (4) (5) (6)

A esto debe agregarse la modernización del equipamiento del puerto relativo al transporte y almacenamiento de mercancías, así como el dragado permanente de la bahía para mantener la cota de profundidad propuesta. La afirmación de la bahía de Montevideo, como punto más importante y por momentos único de salida y entrada de productos del país, no es sino la consolidación de la tendencia que apreciáramos al analizar los primeros años de la ciudad desde los inicios de la República.

La concentración en el Puerto de Montevideo de un alto porcentaje de las operaciones de exportación e importación; la relevancia creciente, ahora en calidad de vías urbanas, de las antiguas rutas de penetración al Montevideo colonial; la concentración de las actividades comerciales bursátiles en la Ciudad Vieja y de la vida social y cultural a lo largo del eje Sarandí-18 de Julio, son peculiares del Montevideo extendido y conforman la antítesis de este concepto, y ello no es una contradicción sino aparente.

Los hechos descriptos: concentración de las actividades urbanas fundamentales en áreas reducidas, conformación de una ciudad extendida taponeando un país embudo, en el cual las riquezas circulan en uno y otro sentido en dirección al puerto de Montevideo, afirmando como vías urbanas las primitivas rutas de penetración, dan la imagen cierta del Montevideo del entorno del Novecientos. En un proceso simultáneo la ciudad capital se extiende, especulación mediante, como ciudad habitación en un área mayor de baja densidad y se concentra en el puerto, la Ciudad Vieja y la calle 18 de Julio, para el resto de las funciones urbanas fundamentales.

Esta conformación dialéctica de la estructura del Montevideo extendido desde el punto de vista de la ocupación del territorio y concentrado en relación a las funciones urbanas esenciales, no es sino el reflejo urbano del impacto dialéctico de una organización económica liberal cuyas leyes fundamentales, por lo menos en el plano teórico, contradicen la realidad económica nacional apoyada en el monocultivo.

La concentración de las actividades portuarias en Montevideo y de las múltiples actividades subsidiarias afincadas en la Ciudad Vieja, son consecuencias, a nivel de la ciudad capital, de un país organizado económicamente sobre la base de una sola riqueza: la pecuaria y de un solo puerto: Montevideo.

Esta situación se va a mantener en términos generales hasta nuestros días y en algún sentido sus consecuencias se van a agudizar. Los síntomas de descentralización de las actividades comerciales, mediante el establecimiento de centros que compitan con el tradicional establecido en la Ciudad Vieja y 18 de Julio, estarán en función del asentamiento en esa zona de industrias fabriles, proceso que se inicia tardíamente y como consecuencia del estímulo a la industria fabril nacional, a partir de Batlle y Ordóñez.

La tecnificación del sistema tranviario (7) y luego la incorporación del automóvil (1904) no hacen sino afirmar esa concentración de las fun-

ciones urbanas, exceptuada la habitacional, en áreas reducidas en una ciudad que se extiende e incorpora inplacablemente en su trama urbana a los pueblos, villas y pequeñas comunidades urbanas localizadas en su entorno.

La producción pecuaria de todo el territorio nacional confluye hacia la ciudad de Montevideo, en busca del puerto exportador y del mercado de consumo de carnes más importante del país: la población de la ciudad capital. La conexión entre las estancias dispersas en el interior del territorio y el puerto de Montevideo, se realiza mediante el sistema ferrocarrilero, que en forma radial concentra el traslado de las haciendas a la estación terminal. El abasto de la población capitalina se realiza por la integración de los sistemas ferrocarrilero y tranviario, que conectan la Tablada y el Matadero con los mercados que abastecen la ciudad de Montevideo: Mercado del Puerto, Mercado Chico, Mercado Central y Mercado de la Abundancia. Esta función vial urbana, signada por la condicionante industrial, se cumple mediante el sistema tranviario llamado Tranvía de Corrales, de Abasto y Mercados (Tranvía del Norte), que se integra a escala departamental con el sistema ferrocarrilero. (8)

La red tranviaria y ferroviaria forman parte del equipamiento urbano, integrado además por un complejo sistema de instalaciones: agua potable, iluminación eléctrica, comunicaciones telegráficas y telefónicas, suministro de gas y obras de pavimentación y alcantarillado. Todo este conjunto de instalaciones que integran un complejo equipamiento urbano son pensados, proyectados y ejecutados en función del área que concentra las funciones urbanas fundamentales, constituyendo un islote de buenos servicios en una ciudad extendida, que en su mayor área carece de los servicios urbanos más elementales. Cuando se piensan, se proyectan y se construyen instalaciones urbanas fuera del área reducida de la Ciudad Vieja y del sector de la Ciudad Nueva, que tendrá por eje la calle 18 de Julio, las mismas atienden las zonas residenciales de mayor jerarquía, en desmedro de una planificación coherente, lógica y justa de toda el área urbana, y esto es también una consecuencia del régimen económico liberal, de la ideología del mayor lucro y de la libre competencia.

Salvo excepciones, como en el caso de los barrios promovidos por Emilio Reus, el equipamiento urbano no entra dentro de los cálculos de la especulación mediante el loteamiento de barrios o de promitentes barrios, ni en el conjunto de la especulación inmobiliaria. Por el contrario, toda instalación suponía el encarecimiento del territorio destinado a la especulación y la pérdida consiguiente de una parte de la clientela potencial, que estaba conformada fundamentalmente por integrantes de la clase media. Por otra parte, el prestigio de ser propietario, fruto del arraigo de la ideología liberal en el seno de la clase media y de su deseo colectivo de escapar a su condición social, importa mucho más que la existencia o no de determinados equipamientos, a los cuales el montevideano aún no estaba acostumbrado, configurando una forma de lujo, digna de la reducida zona que disponía un equipamiento integral de carácter urbano.

Esta zona equipada satisfactoriamente está constituída por el área envolvente del sistema tranviario y la misma se modifica en la medida que este sistema tranviario se extiende. Es necesario destacar que el centro bancario y el centro comercial tienen como clientela el conjunto de la ciudad extendida y con sus poderosos medios de influencia y presión, exigen y consiguen lo que para ellos es vital: la comunicación vial entre sus negocios concentrados y su clientela dispersa, en una ciudad que crece y escapa de sus manos. El sistema vial urbano pasa a ser la principal preocupación del poder político en materia de equipamiento, atendiendo los aspectos ya señalados: comercio exterior (vías de penetración en la ciudad y Puerto de Montevideo) y actividad comercial interior (sistema tranviario).

El academismo neoclásico heterodoxo que caracteriza la obra arquitectónica colonial permanece, durante los primeros decenios de la Independencia, como estilo nacional, consecuencia de una herencia cultural ineludible. Es así que la obra del hijo de Tomás Toribio, José Toribio y la obra de Antonio Fontgibell en Villa Restauración, son ejemplos notorios de esa línea estilística remanente del estilo colonial. A partir de la Guerra Grande, hasta el entorno del comienzo de nuestro siglo, el academismo neoclásico heterodoxo será sustituido por la modalidad ecléctica, producto de la creciente influencia cultural francesa. La misma se inicia ya en los primeros decenios de la República, con la influencia directa de la variante neoclásica de la Academia de Francia. La influencia del neoclasicismo académico francés, que compite con el remanente academismo colonial, se observa claramente en la obra de Carlos Zucchi y Bernardo Poncini (*)

La coherencia entre la corriente filosófica eclecticista y la obra ecléctica arquitectónica europea, se refleja en la ciudad de Montevideo, en la coherencia existente entre la difusión en nuestro medio de la corriente filosófica del espiritualismo ecléctico y la obra arquitectónica formalmente ecléctica.

La libre selección de lo mejor en los estilos del pasado, tendrá su respuesta formal en el llamado eclecticismo histórico, del cual es ejemplo destacable la casa de Francisco Gómez, actual sede de la Junta Departa-

mental de Montevideo, proyecto de Ignacio Pedralbez (**). El eclecticismo histórico no es la única modalidad imperante en el estilo arquitectónico ecléctico del Montevideo liberal de la segunda mitad del siglo XIX. Coexiste con esta forma de eclecticismo, particularmente a partir del último tercio del siglo pasado, lo que podríamos denominar el eclecticismo exótico, donde la selección basada en una valoración histórica es sustituída por la selección de estilos arquitectónicos ajenos al mundo occidental. El Oriente colonizado, coloniza culturalmente al colonizador, transmitiendo el gusto de sus artes a las metrópolis y a sus zonas de influencia. Este eclecticismo, basado en el concepto de contemporaneidad, de utilización de formas ajenas a nuestra cultura y a nuestra herencia histórica, produce obras artísticamente menos valorables, una simple arquitectura de imitación, con pocas excepciones rescatables. La casa-quinta de Fynn, proyecto de Víctor Rabu, es dentro de esta modalidad, un ejemplo acabado de la incidencia formal exótica, inspirada en la arquitectura china.

El estilo arquitectónico ecléctico predomina en la obra mayor de la arquitectura de la República del siglo XIX, especialmente en la obra pública, en las grandes residencias urbanas y en las casas-quintas. La arquitectura cotidiana, la obra menor, la vivienda común de la clase media y las familias obreras, no son objeto de preocupación estilística. Se resuelven con el objeto de obtener la mayor seguridad en su duración y el uso de espacios generosos, a expensas de un austero y muchas veces ausente tratamiento estilístico. La casa habitación común, que corresponde a la mayoría de las familias montevideanas de este período, se caracteriza por esa doble condición: construcciones macizas, de gruesas paredes, a prueba de tiempo y clima, conformando ambientes generosos, tanto en superficie de piso, como en volumen. El estilo arquitectónico sigue siendo una preocupación (al igual que en la época colonial) limitada a los programas de las construcciones públicas, agregándose, como consecuencia del régimen liberal, los programas de habitación urbana y sub-urbana de las clases económicamente más poderosas.

Durante la Guerra Grande el estilo arquitectónico predominante en el campo sitiador es el academismo neoclásico español, caracterizable en la obra de su arquitecto más importante: Antonio Fontgibell. En este sentido no se introduce mayor variación en la concepción edilicia, que aquella que se hereda de las doctrinas imperantes en la época de la colonia española. Hay sí, por la calidad excepcional de su principal cultor, una mejor expresión formal de los edificios, apreciándose un tratamiento espacial en los mismos, digno de un creador seguro, conocedor de los principios formales académicos.

Se hereda y se perfecciona la concepción estilística arquitectónica introducida en la Banda Oriental por Tomás Toribio, dando efectividad a la versión ortodoxa del academismo español, en los edificios públicos y en las grandes residencias.

En el Montevideo sitiado se introducen en este período las bases ideológicas que posibilitarán el neoclasicismo francés y posteriormente la mo-

dalidad ecléctica, en tanto en el campo sitiador se afirma el neo-clasicismo español en sus formas depuradas. Ambas posturas son por demás coherentes con las tendencias filosóficas, con el clima ideológico y la composición nacional de los grupos humanos que integran ambos bandos. Desde el punto de vista del estilo arquitectónico, Montevideo sitiado sufrirá la influencia de la numerosa colonia francesa y de la igualmente numerosa colonia italiana. No debe olvidarse que Italia, en la primera mitad del siglo pasado, está fuertemente influída por los modos culturales franceses. El campo sitiador sostendrá la custodia de la modalidad española del neoclasicismo.

Durante el sitio de Montevideo, en el período de la Guerra Grande, la plaza sitiada recibe el apoyo decidido de la intelectualidad liberal europea y en particular de los núcleos inteligentes de Francia e Italia. Al apoyo efectivo y en contingentes de voluntarios, debe sumarse la introducción, nada despreciable, de ideólogos de las tendencias filosóficas más avanzadas de mediados del siglo pasado. La ideología revolucionaria garibaldina de contenido esencialmente político y las tendencias de la ideología francesa de contenido esencialmente filosófico, se incorporan al Montevideo sitiado y van a impregnar su vida intelectual durante el resto del siglo.

En el último tercio del siglo XIX se introduce el espiritualismo ecléctico, que va a tener su respuesta arquitectónica en las formas eclecticistas, tanto de origen histórico, como aquellas formas del eclecticismo derivadas de la contemporaneidad exótica. Si el espiritualismo ecléctico buscaba resumir sobre bases idealistas lo mejor de las filosofías anteriores, el eclecticismo histórico arquitectónico utiliza una similar metodología para estructurar su doctrina: selección de los aportes más importantes de las arquitecturas del pasado y su adecuación a las exigencias de un programa arquitectónico determinado. El espiritualismo ecléctico realiza una doble selección: la primaria y esencial consiste en descartar las tendencias filosóficas de esencia materialista; la segunda, en cierta medida predeterminada por el criterio de exclusión antes enunciado, consiste en estructurar un complejo montaje filosófico, cuyo resultado final será la doctrina, basada en la selección por cualidades de los principios filosóficos heredados del pasado. El eclecticismo arquitectónico de origen histórico presenta similares características metodológicas, aunque en su conjunto presenta complejidades no previsibles en la metodología filosófica. Una de ellas, la más evidente y que va a tener ejemplos rescatables a fines de siglo, consiste en elaborar la modalidad ecléctica sobre las bases formales de arquitecturas contemporáneas, no occidentales. Esta tendencia del eclecticismo constituye el reflejo arquitectónico de la colonización cultural de occidente por las ideologías y las formas culturales del Oriente militarmente colonizado. Aparecen entonces los Pierre Loti de la arquitectura occidental.

La complejidad de la modalidad arquitectónica eclecticista supera los parámetros de historicismo o contemporaneidad. Un arquitecto puede ser ecléctico aunque cada una de sus obras no lo sea. Constituye una modalidad del eclecticismo, el asimilar determinados estilos a determinados programas. Un arquitecto que responda a esta modalidad, utilizará un

estilo arquitectónico del pasado, acorde al programa del edificio proyectado. Desde el punto de vista formal esa obra es historicista pero no ecléctica, aunque el conjunto de la obra de ese arquitecto, corresponda sin lugar a dudas y plenamente a la tendencia del eclecticismo histórico. La modalidad ecléctica más pura, desde el punto de vista de la correspondencia filosófica, será la del arquitecto que en cada una de sus obras englobe los elementos formales seleccionados de arquitecturas del pasado, mediante la recreación compositiva de los mismos, en una unidad formal arquitectónica. Esta tendencia brindará a Montevideo los ejemplos más valiosos del eclecticismo del último tercio del siglo pasado.

La influencia de los técnicos formados en Europa prevalece durante todo el siglo XIX. Algunos de ellos, europeos de origen, arriban a nuestro territorio a los fines de ejercer su profesión, con fines de enriquecimiento y/o de ubicación estamental, en una ciudad cuya pirámide de prestigio social es más accesible, que la de los centros de difusión de cultura europea. Algunos de los arquitectos o idóneos emigrados de Europa, se amoldan a la sociedad montevideana, construída en escala menor a imagen de los status reconocidos de las ciudades europeas. Unos y otros realizan una importante labor de divulgación cultural arquitectónica y de formación del gusto. A los arquitectos e idóneos de nacionalidad europea, que realizan obra en Montevideo, debe agregarse el núcleo de arquitectos nacionales que se forman en las escuelas de arquitectura de Francia e Italia, transformándose en importantes vehículos de la ideología europea en la materia. Ya en 1885 Clemente César es becado por el gobierno para estudiar arquitectura en Roma y Florencia, iniciando el mecanismo habitual de formación cultural arquitectónica de los vocacionales de nuestro país.

El proceso de nacionalización de los creadores de la arquitectura montevideana no se inicia con la formación de arquitectos nacionales en Europa, sin que ello signifique menoscabar su obra ni el conjunto de su aporte, sino que se inicia con la creación y posterior estructuración del organismo nacional de formación de arquitectos, dependiente de la Universidad de la República. En 1885, mediante la reforma universitaria de Vásquez Acevedo, se crea la Facultad de Matemáticas y Ramas Anexas, una de cuyas funciones será la formación de profesionales arquitectos. Juan Llambías de Olivar será el primer arquitecto egresado de la Facultad de Matemáticas y Ramas Anexas en el año 1894. La nacionalización sigue siendo limitada: se nacionaliza el título profesional, es nacional además el habilitado para ejercer la profesión, pero la doctrina y la teoría de la arquitectura seguirá siendo por mucho tiempo de esencia europea, una arquitectura de reflejo.

En 1915 se crea la Facultad de Arquitectura, organismo de enseñanza superior autónomo, completándose así el proceso de nacionalización de los profesionales encargados del quehacer arquitectónico. Ello no significa tampoco en este caso un signo de autonomía cultural en materia de doctrina. La nacionalización progresiva del cuerpo docente, en la medida en que se incorporan al instituto universitario los primeros egresados, no significa

un cambio sustancial en materia de ideología arquitectónica. La difusión de las revistas europeas a través de la biblioteca de la Facultad y en los estudios profesionales de arquitectos, reafirman la preeminencia cultural de los centros europeos, en los primeros decenios de nuestro siglo. Es así, que el surgimiento y rápida difusión del Art Nouveau, invade la plaza montevideana constituyendo en nuestra ciudad una moda, más que una tendencia estilística; anunciadora de los importantes cambios que en materia formal habrían de producirse posteriormente. Del Art. Nouveau se toman los elementos decorativos, de superficie, sin que se comprenda el alcance innovador de esta tentativa formal frustrada. Importó más como moda decorativa, que como ejercicio intelectual, tendiente a liberar los habituales mecanismos de composición arquitectónica, fácilmente captables en los maestros europeos del Art Nouveau.

(*) "La obra que Bernardo [Poncini] realizó en Montevideo se ubica en el tiempo, en lo que ella tiene de esencial, entre los años 1857 y 1863.

Por curiosa casualidad estos trabajos se integran a obras iniciadas por otros arquitectos, aunque en algunos casos su intervención es tan importante que le ha impreso al respectivo edificio un carácter distintivo, sea por largos períodos, como en el caso de la Iglesia Catedral de Montevideo y en el de la sistematización de la Plaza Independencia, sea definitivamente como en el del Cementerio Central y en el del Hospital de San José y la Caridad, hoy Maciel.

Fué el verdadero creador artístico del Cementerio Central, pues si bien éste aparece en la planimetría de la Ciudad Nueva, comenzó a funcionar en 1835 y Zucchi realizó un primer estudio orgánico y plástico un año después, el proyecto completo, que Poncini estudiara en 1858, resultó la base de las obras que él mismo dirigió hasta 1863. De aquel diseño se ejecutó el muro que ciñe el cuerpo principal, y la capilla, llamada corrientemente la Rotonda, afectada a Panteón Nacional. Esta última traduce con precisión las características de su arte: las del clasicismo italiano coetáneo...

Análoga importancia, aunque de otro orden, tuvo su intervención, iniciada en 1859, en el Hospital Maciel. Al aumentar, con el subsuelo, la capa-

cidad del ala que José Toribio realizara, mantuvo intacta la parte superior, correspondiente a la planta alta, y adecuó al neoclasicismo de ella la parte modificada, dando así el patrón al que se ajustarán tanto el ala que él mismo proyectó y realizó, sobre la calle Guarany, como todas las otras ampliaciones futuras.

En el mismo año intervino para dar terminación a la fachada de la Iglesia Catedral. En esta oportunidad debió ceñirse a las líneas generales del rústico proyectado por Saa y Faría y dirigido por Tomás Toribio. Pero las modificó extendiendo las columnas colosales, que el rústico limitaba al tramo central, a los dos tramos que lo flanquean, sustituyendo el ordenamiento jónico por el compuesto y creando toda la ornamentación. Resultó así la fachada concordante con el manierismo italiano, y como tal caracterizó el edificio hasta 1949.

Por último, hacia 1860, Poncini proyectó un nuevo ordenamiento para la Plaza Independencia que, en lo sustancial, consistió en cambiar la unidad rítmica proyectada por Zucchi, sin aplicación hasta aquel momento. El nuevo tramo comprende una planta baja porticada compuesta de columnas ordenadas al modo dórico, sobre la que se dispone un piso cuyos vanos, coronados por frontones alternativamente curvos y rectos, se enmarcan entre pilastras jónicas. Reproduce un tipo empleado también en el período manierista. Sobre esta base plástica Poncini proyectó y dirigió el edificio para el "Hotel de l'Univers" usando parte de la manzana ocupada por el actual "Victoria Plaza Hotel". También se ajustaron a dicho tipo, impuesto por ordenanza municipal, toda la obra realizada en adelante, hasta 1907, con frente a la plaza y, por acuerdo con sus propietarios, algunas de las fachadas levantadas antes de 1860... Aun el Palacio Estévez, hoy casa de Gobierno, se ciñe al ordenamiento plástico proyectado por Poncini, destacándose solamente por la mayor riqueza que surge de la sustitución, en los tres tramos centrales de la fachada, de las pilastras jónicas lisas por otras estriadas y de coronar el conjunto de aquellos tres tramos con un frontón."

LUCCHINI, Aurelio. "Ideas y formas en la Arquitectura Nacional". Colección Nuestra Tierra. Fascículo Nº 6. Montevideo, 1969. Páginas 29 a 31.

(**) "IGNACIO PEDRALBES.

Ignacio Pedrálbez, uruguayo, obtuvo su título en Francia —uno de los primeros— en 1860. Lo hizo en la Escuela de Artes y Manufacturas, donde se graduó, a los 23 años, como ingeniero constructor. Los conocimientos adquiridos, por lo que a arquitectura respecta, lo capacitaban para

construir edificios y las formas por él usadas hacen que el eclecticismo extienda su influencia en el país hasta su muerte, ocurrida hacia 1892. En el período comprendido entre los años 1865 y 1875 levantó la casa de Francisco Gómez, hoy sede de la Junta Departamental, y la casa-quinta de Aurelio Berro, propiedad de la Embajada Argentina. Ambas goticistas, la última destinada a un poeta, financista y romántico, se ajusta muy bien al propósito de esta tendencia: hacer de la arquitectura y su entorno un cuadro sugeridor de ideas y sentimientos pasados. Integra la obra importante de Pedralbez la Iglesia de Nuestra Señora de Lourdes, compuesta mediante agrupación de formas creadas por la arquitectura religiosa francesa barroca del siglo XVII. La Sorbonne y Saint Gervais proporcionan los antecedentes directos."

LUCCHINI, Aurelio. "Ideas y formas de la Arquitectura Nacional". Colección Nuestra Tierra. Fascículo Nº 6. Montevideo, 1969. Pág. 52.

NOTAS AL CAPITULO V

(1) "PIRIA, Fernando FRANCISCO

Hombre de empresa, de incansable actividad y seria envergadura, nacido en Montevideo el 21 de agosto de 1847, cuya influencia se hizo sentir principalmente en la zona Este de la República y en la capital y su departamento. En el Este, con el planteamiento de la gran estación balnearia de Piriápolis, sus industrias estractivas y sus plantaciones de árboles, y en Montevideo como fomentista y especulador en tierras, que parceló para venderlas en pequeños solares de múltiples barrios, bautizados a su antojo y con nombres de circunstancias.

Unió Piria a las cualidades que le permitieron labrar una cuantiosa fortuna, el mérito de haberse formado solo desde la modesta tiendita perdida en el callejón central del Mercado Viejo.

De allí se trasladó en 1869 a la primera cuadra de la calle 18 de Julio, rebautizando su comercio con el nombre de "La Exposición Nacional", y en el nuevo local siguió rematando las más variadas mercaderías, incansable el martillo e incansable la voz para proclamar las excelencias de lo que enseñaba al público. Mostraba así desde su iniciación el espíritu reclamista e hiperbólico que distinguió sus carteles y sus arengas, pues ya al cambiar de casa habla, en los avisos, de mercaderías existentes por un valor que distaba mucho de su exacto y verdadero.

Poco a poco, cambiando el giro de sus ventas, se especializó en los remates de tierras subdivididas qué vendía a plazos, a compradores modestos. Cuando la crisis de 1890 trajo la terrible desvalorización de la propiedad raíz, que un momento se había remontado hasta las nubes, Piria, astuto para la elección e impávido cuando se trataba de negocios, supo aprovechar con reiteración las buenas ocasiones. Favorecían la especulación, suya y de otros, la carencia total de leyes o reglamentos que salvaguardasen a los inexpertos y humildes compradores de las exacciones que pudiera imponerles el vendedor; y además la incuria de las autoridades, que desinteresadas del futuro de la ciudad, no impidieron las parcelaciones

ínfimas, el trazado de angostas callejuelas y el asentamiento de núcleos poblados en lugares bajos o no precisamente saludables.

Dueño de una gran posición económica, sin abandonar los negocios de terrenos en su empresa llamada "La Industrial", planteó en el puerto del Inglés, en Maldonado, la obra de mayor aliento emprendida en el país por uno de sus hijos.

Alrededor de una explotación —en marcha— de magníficas piedras de construcción, y a la vera de las grandísimas plantaciones de árboles, que habían transformado en tupidos bosques de eucaliptos y pinos los médanos de la costa, echó los cimientos de una ciudad balnearia que denominó Piriápolis, a la cual dotó de ferrocarril y de luz eléctrica, y hermoseó con una larga rambla de paseo sobre el estuario , haciendo edificar cómodos y modernos hoteles. Provocada de este modo la afluencia de turistas a Piriápolis, poco a poco se levantaron en los alrededores del núcleo central, cantidad de comercios, residencias y grandes hoteles particulares que en las temporadas de verano llevaban la población a miles de habitantes.

Inteligente, perseverante e infatigable —modelo para los compatriotas bajo ciertos aspectos— la actividad útil de Francisco Piria significó, en el vasto conjunto de sus empresas, una seguridad de triunfo; pero tuvo también una dura naturaleza de patrón, a la antigua, incompatible con los tiempos en que alcanzó a vivir. Tal vez sobre el mismo yunque en que se había forjado a martillo la faz inicial de su existencia, se forjó un crudo corazón de mayordomo que privará a su fama de ese calor de simpatía humana y popular, que hace grata la vida y protege la memoria de los hombres."

FERNANDEZ SALDAÑA, José M. "Fichas para un diccionario uruguayo de biografías." Montevideo. 1945. Tomo II. Pág. 1017 y 1018.

(2) "REUS, EMILIO

Financista y banquero español que durante un corto número de años fué una especie de rey en el mundo de los negocios uruguayos, llegando a unir su nombre a una época que ha pasado a la historia nacional con la denominación de "época de Reus".

Nacido el 8 de noviembre de 1858 en Madrid, cuando llegó por primera vez a Montevideo de paso para Buenos Aires el 3 de enero de 1886, tenía, no obstante su edad, toda una carrera hecha en España, gracias a su inteligencia clarísima y a su incansable actividad.

Abogado de nota, doctor en filosofía y letras a los 21 años, sabía de escribir obras de derecho y había sido director de la Revista de Legislación y Jurisprudencia que fundara su padre.

Humanista versado, era autor de dos o tres libros de filosofía y sociología, tenía estrenadas dos piezas teatrales y había traducido a Spinoza, con un prólogo extenso y bien meditado.

Hombre de grandes iniciativas, empresario de las obras del canal de Ecija, diputado a Cortes, amigo de Cristino Martos, especulador audaz, su ruina en la bolsa de Madrid en los días negros para los negocios que siguieron a la muerte del Rey Alfonso XII, truncó la carrera a que parecía llevarlo con certeza a algún ministerio, y decidió emigrar.

En Buenos Aires, después de haber sido corrector en "La Patria Argentina", y tentado alguna actividad en el estudio del Dr. Calzada, volvió a entrar en juegos bursátiles logrando en poco tiempo ganar medio millón de pesos oro que perdió prestamente, pero como satisfizo a todos sus acreedores, desde ese momento vino a unirse a su reputación de hombre de negocios el predicado de hombre de bien.

Cuando en el gobierno de Tajes se llamó a una especie de concurso para la organización del Banco de Estado que se gestaba, Reus articuló un proyecto, y para respaldarlo, su habilidad supo mancomunar un grupo de capitalistas de volumen en el Río de la Plata.

Faltaba la batalla en Montevideo, y Reus, rápido, rotundo, elocuente y multiplicado, respondiendo a los opositores, reforzando o renovando sus argumentos ante cada adversario, todo tachonado con los fulgores de su optimismo contagioso, ganó la partida en menos de un trimestre, consiguiendo la sanción del proyecto.

Once meses —de agosto del 87 a julio del 88— estuvo en la gerencia del nuevo banco denominado Banco Nacional, al cabo de los cuales se puso al frente de la más grande y compleja institución particular que hasta entonces hubiera conocido el país y los vecinos: la Compañía Nacional de Crédito y Obras Públicas con un capital de veinte millones de pesos oro, distribuídas en doscientas mil acciones, que una plaza de la capacidad miserable que entonces era Montevideo, cubrió prestamente y con amplio margen.

El solo nombre de Reus había realizado el milagro, porque el testimonio de los contemporáneos coincide en cuanto a reconocer al Dr. Reus un poder de seducción y una facultad atractiva quintaesenciadas.

Cuando las acciones de la Compañía Nacional entraron a venderse en la Bolsa, se cotizaron con quince puntos sobre la par.

Cada uno de aquellos papeles de tintas azulinas se consideraron más valiosos que una barra de oro. La Compañía, especulando en todo, pero especialmente en terrenos urbanos, que trajo una valorización absurda de los inmuebles, adquirió las compañías tranviarias, principió a construir grandes barriadas y proyectó suntuosos edificios.

Reus, desbordando los límites de la República, emprendió negocios gigantescos y aventurados en Argentina, Paraguay y Bolivia.

La aterradora crisis de 1890, empezada en Londres con el Banco Inglés, que arrastró al Banco Nacional y a más de una docena de bancos secundarios, afectó, como es natural a la Compañía. Cuando ya era inminente la tempestad, Reus, en un esfuerzo supremo para salvar la situación, culpable en gran parte de ella con su optimismo imprevisor y con operaciones aleatorias, dejó la dirección de la Compañía para fundar el Banco Transatlántico. La sociedad se constituyó penosamente porque la estrella de Reus había entrado en declinación, y la vorágine se llevó también el nuevo banco.

Ante el desatre sin remedio, Reus, declaróse en quiebra, poniendo en manos de sus acreedorés todo lo que tenía y firmando, además, en favor de ellos, obligaciones varias veces millonarias, los vales más grandes que se han suscrito en la República.

Se encontró de nuevo sin otro capital que sus arrestos y su talento, pero en esta vez el corazón —su gran corazón generoso— descabalado acaso por las emociones y los golpes, era un órgano en falla tan grave como para rompérsele en cualquier momento, y así aconteció el 7 de marzo de 1891 a las 7 de la mañana, viviendo en una modesta casa de la calle Yaguarón entre 18 de Julio y Colonia, vereda oeste, absorbida más tarde por el edificio de "El Día".

Murió fuera de toda religión positiva —en su juventud había sido panteísta— después de sufrir estoicamente padecimientos increíbles, en pobreza estrecha, abandonado por los amigos de la gran época, a muchos de los cuales había colmado de favores y puesto en el riel del éxito. Solo tres o cuatro contaban en la adversidad y de los más humildes. Como todos los que sienten el placer de hacer beneficios, había sembrado pródigamente la semilla de las ingratitudes...

Un torero, paisano, tomó a su cargo la repatriación de la viuda, doña Ana Canalejas, y de su pequeña hija Gloria."

FERNANDEZ SALDAÑA, José M. "Fichas para un diccionario uruguayo de biografías." Montevideo. 1945. Tomo II. Pág. 1067 a 1069.

(3) "ROS[S]ELL Y RIUS ALEJO. Atanasio.

Filántropo, cuyo nombre, unido al de su esposa, perdurará en lista de los grandes benefactores capitalinos.

Nacido en Montevideo el 11 de enero de 1848, hijo de Alejo de Ibaceta y de Esperanza Rius, quedó huérfano en tierna edad y hallando un verdadero padre en Juan Rossell, el segundo esposo de la madre, adoptó después su apellido como demostración de reconocimiento filial.

Registrero de crédito en la plaza, ligado más tarde en matrimonio con Dolores Pereira, nieta del presidente de la República del mismo apellido, que aportó a la sociedad conyugal una considerable fortuna, el común sentimiento de solidaridad humana que los animaba, indújoles a bien emplear su riqueza en alivio de miserias y sufrimientos, con una amplitud de corazón que ni siquiera faltó a los animales.

Hombre modesto dentro de su esfera de hombre rico, excusó ingresar a la cámara de diputados cuando fué electo representante por Montevideo en 1882 y dió en todo tiempo ejemplo de su sencillez ciudadana.

Después de haber ejercitado largamente la caridad y de haber contribuído de modo decisivo a la fundación del Hospital de Niños que lleva sus nombres, edificado en terrenos de su propiedad, los esposos Pereira-Rossell —por actos de última voluntad— dispusieron juntos o separadamente, a favor de la Municipalidad, del Jardín Zoológico de Villa Dolores, de varios conjuntos de casas para obreros distribuídos en distintos barrios de la ciudad, de las colecciones de pinturas, muebles y objetos artísticos, destinados a formar la base del Museo Municipal de Bellas Artes, etc.

De igual modo, favorecieron con cuantiosas mandas y asignaciones a varios institutos y sociedades de beneficencia, públicas y privadas, algunas de las cuales, como la Sociedad Cristóbal Colón, había tenido en Rossell y Rius un constante y generoso protector, cuya orientación filosófica netamente laica, se avenía en todo con el espíritu de aquella meritoria y popular asociación.

Falleció en Montevideo el 14 de marzo de 1919, rodeado del aprecio que había conquistado con su generosidad."

FERNANDEZ SALDAÑA, José M. "Fichas para un diccionario uruguayo de biografías." Montevideo. 1945. Tomo II. Pág. 1121 y 1122.

(4) "Tal era la necesidad de dotar a Montevideo de un puerto comercial que estuviera en relación con la importancia de su bahía y el desarrollo sorprendente de la navegación hacia el Río de la Plata, que ese problema fué planteado a la solución del gobierno, en distintas épocas y en condiciones varias.

La primer tentativa seria para la ejecución de esta magna obra se remonta al año 1889, fecha en la que el Gobierno llamó a concurso para la presentación de planos, obteniendo un verdadero éxito, pués fueron 21 los proyectos que concurrieron, algunos de los cuales impracticables y otros faltos de estudios suficientes para la seguridad definitiva de las obras. Más tarde, por ley que lleva la fecha del 14 de julio de 1894, se autorizaba al Poder Ejecutivo para proceder a los estudios de un nuevo proyecto de Puerto para Montevideo, cometiéndose la tarea de la ejecución de un anteproyecto de las obras que debían practicarse, a la Empresa Luther, por decreto del 21 de abril de 1895. La Empresa referida, en diciembre del mismo año, presentó los planos del trabajo que le fuera encomendado, a una Comisión de estudios compuesta por los señores Juan José Castro, J. B. Zanetti, Víctor Benavides, F. Michaelson, Juan Monteverde, Felipe Víctora, José Serrato, Doctor Manuel B. Otero, doctor F. Soca, Ingeniero Adolfo Guérard y profesores E. Kummer y C. Tolkmitt. El anteproyecto formulado por la Empresa Luther no fué aceptado, designándose entonces una sub-comisión de la que formaban parte los ingenieros Guérard y Kummer la que, después de la realización de muy serios estudios presentó un anteproyecto que fué aceptado en sus lineamientos generales como proyecto definitivo, estando a cargo del ingeniero Guérard, Inspector General de Puertos y Calzadas de Francia, la confección de los planos que merecieron aprobación por decreto del 14 de diciembre de 1896.

Fijados los recursos para la realización de las obras por medio de patentes adicionales a la importación y exportación, se llamó de inmediato a licitación para la construcción del Puerto de Montevideo, concurriendo a dicho llamado cinco firmas de reconocida seriedad y de reputación universal, tres inglesas: Walker y Co., Sir John Jackson Ltd., y Pearson Son y Co. Ltd., y dos franceses: Schneider & Cía y Allard, Coiseau, Couvreux, Dollfus, Duparchy, Sillard y Wiriot de París.

Por decreto de enero 4 de 1901 fue aceptada la propuesta de este último grupo, previo estudio e informe del Consejo del Departamento Nacional de Ingenieros. No habiendo podido aceptar el ingeniero Guérard, autor del proyecto que se había aprobado, la dirección de las obras del Puerto, éstas fueron confiadas al ingeniero Kummer, que asumió la dirección de la Oficina Técnico-Administrativa de las mismas, ocupando la jefatura de sección de aquella, los ingenieros Luis Andreoni, Juan Storn y Víctor Benavides.

El 18 de julio de 1901, con la concurrencia del presidente de la República, don Juan Lindolfo Cuestas, miembros del Cuerpo Diplomático acreditado ante nuestro Gobierno, Poderes Públicos y un pueblo numeroso en

el que estaban representadas todas las clases sociales del país, se procedió a colocar la piedra fundamental del actual Puerto de Montevideo, en el extremo Este de la explanada de la calle Sarandí, donde inmediatamente fueron iniciadas las obras.

Lo contratado comprendía la construcción de dos rompeolas o escolleras: la del Este de 940 metros de longitud y la escollera del Oste de 1.000 metros, prolongándose más tarde a 1.300 metros; un Dique de Cintura del Puerto, de unos 2.000 metros de longitud; una extensión de muros de muelles de 2.500 metros de longitud total, con los terraplenes correspondientes formando ramblas adoquinadas de una extensión de veinte hectáreas; un Dique de Ribera con su terraplén de unas cuarenta hectáreas perfectamente niveladas; un canal de entrada dragado a 7 metros y medio bajo cero; un antepuerto y dos dársenas dragadas a igual profundidad.

Durante la ejecución de las obras se introdujeron importantes modificaciones en las características del puerto a fin de colocarlo en condiciones de satisfacer las exigencias, cada día mayores, de la navegación transatlántica. La construcción de los muelles se alteró en forma tal que permitiera la obtención, en cualquier tiempo, de una profundidad de diez metros bajo cero, con sólo practicar un simple dragado. Se modificó también el tipo de construcción de las escolleras, la orientación de los muelles A. y B., la del canal de entrada y otros puntos de menor importancia, interviniendo en la alteración de los planos primitivamente aprobados, los ingenieros Serrato y Capurro que desempeñaron sucesivamente la Cartera de Fomento, actualmente de Obras Públicas.

La empresa constructora del puerto instaló sus talleres y abrió sus canteras en el punto denominado La Teja, situado en la costa Norte de la bahía de Montevideo, a unos 4 kilómetros de distancia de las obras que iniciaba. En dicho paraje existía una cantera con una extensión de más de un kilómetro de largo, la que fue cruzada por numerosas vías férreas sobre las que circularon cientos de vagones movidos por varias locomotoras y por planos inclinados, por los cuales ascendían los vagones desde el fondo de la cantera por medio de potentes guinches eléctricos. Las obras se iniciaron con la construcción de las escolleras o rompeolas de abrigo del antepuerto, para lo cual fue necesario, a fin de darle una fundamentación permanente, dragar el cauce de la bahía en el lugar de su ubicación y extraer hasta grandes profundidades el lodo acumulado en el sub-suelo. Se formó un suelo artificial sólido para el asiento de las escolleras, rellenando las escavaciones practicadas por las dragas con piedra de La Teja y arena procedente del banco existente en la Barra del Río Santa Lucía. Sobre el sub-suelo artificial se construyeron los rompeolas por medio de escolleras de bloques de piedra natural, sobre los cuales se colocaron dos hiladas de bloques artificiales de hormigón de un peso de 30.000 kilos cada uno. En ciertos puntos, como ser las extremidades de los rompeolas o morros, el trabajo fué muy delicado, dragándose a 18 metros de profundidad bajo cero, con un ancho de ochenta y cinco metros, pudiendo fácilmente caber la Iglesia Metropolitana en los pozos practicados en cada

uno de los morros de los rompeolas, en tal forma, que la parte superior de las torres quedarían a la altura de los faros que las balizan.

Al mismo tiempo que la construcción de los rompeolas se efectuó el dragado del puerto, antepuerto y canal. El antepuerto, puerto comercial o sean las dársenas quedaron con 7 metros 50 de profundidad bajo cero, profundidad que actualmente se ha llevado a diez metros dadas las exigencias y necesidades crecientes de la navegación y el mayor calado de los buques de ultramar que hacen la travesía al Río de la Plata. Las dársenas están separadas del resto de la bahía por su parte norte, por medio de un dique de cintura formado por grandes blocks de piedra.

Los muelles están formados con pilares de mampostería construídos en seco bajo el nivel del agua por medio de grandes cajones de hierro de 55.000 kilos de peso. Cada pilar tiene un volumen de unos 550 metros cúbicos de mampostería de piedra y hormigón, y pesa 1.250.000 kilos. Existen de estos 176. Terminada cada pila se la sobrecargó con una cantidad de bloques que pesaban más de un millón de kilos, siendo ensayadas en esa forma todas las pilas sucesivas, colocadas a distancia de ocho metros y cubiertos estos espacios por dinteles, o sea grandes lozas de cemento armado y arriba del conjunto se terminó el muro contiguo con el frente a las dársenas, de piedra de excelente granito azul y rosado, combinados en tal forma que se obtuvo una buena estética para el conjunto.

En el extremo norte de la calle Maciel, el muelle con frente al antepuerto ha sido hecho de madera dura y es utilizado para el servicio de embarcaciones fluviales y remolcadores. Este muelle tiene 500 metros de longitud y en breve desaparecerá por la construcción de la Dársena Fluvial, cuyas obras se encuentran muy adelantadas. El resto es de mampostería, con dos mil metros de muelles destinados al tráfico de los vapores de ultramar. Como fueran construidos para poderse dragar a 10 metros de profundidad, fué tarea fácil la realizada en estos últimos años para darle ese fondo permanente bajo cero.

El conjunto de los terrenos ganados sobre la bahía equivale a una superficie de 60 hectáreas repartidas a lo largo de la costa, desde la Aduana hasta el Arroyo Seco.

Se emplearon cerca de dos mil obreros en la ejecución de las obras del Puerto de Montevideo."

"El Libro del Centenario del Uruguay". "El puerto de Montevideo". Montevideo. 1925. Págs. 288 y 289.

(5) Puerto de Montevideo

PLAN GENERAL DE CONSTRUCCION DE LAS OBRAS

El Senado y CC. de RR. etc., decretan:

Artículo 1º. Apruébase el Proyecto definitivo para la construcción de las obras del Puerto en la bahía de Montevideo, formulado por el señor ingeniero don Adolfo Guérard, sobre las bases del anteproyecto Kummer-Guérard, aceptados ambos por la Comisión de Estudios y el definitivo por el Poder Ejecutivo en Decreto de Diciembre 14 de 1896.

Art. 2º. El Poder Ejecutivo, asesorado por el Departamento N. de Ingenieros y por alguno de los ingenieros autores del anteproyecto, si fuese posible, ó por otro u otros especialistas de reconocida competencia, podrá introducir las modificaciones que la ciencia, la necesidad de vencer dificultades imprevistas en el proceso de las obras, la economía y la experiencia aconsejen siempre que aquellas modificaciones no alteren lo fundamental del Proyecto aprobado.

Art. 3º. El Poder Ejecutivo al reglamentar la presente Ley, determinará las partes del plano general que deban contratarse por ahora.

El minimum de obras será: dragado del canal de acceso, puerto y antepuerto hasta siete y medio (7 y ½) metros cuando menos en las secciones que lo requieran, construcción de los rompeolas exteriores, muelles A y B, diques, interior de cintura y de ribera en las partes necesarias y obras de saneamiento.

Art. 4º. En la ejecución de los obras expresadas en el artículo anterior, se podrá invertir hasta doce y medio millones (12 y ½) de pesos oro á tomarse de los recursos votados al efecto por la Ley.

Art. 5º. El Poder Ejecutivo reglamentará la presente Ley.
Sala de Sesiones de la H. Cámara de Representantes, en Montevideo, á 7 de Noviembre de 1889.

JOSE SAAVEDRA, Presidente — Manuel García y Santos, Secretario - Redactor.

Ministerio de Fomento.

Montevideo, Noviembre 7 de 1899.

Cúmplase, acúsese recibo; comuníquese á quienes corresponde, insértese en el R. N. y publíquese.

CUESTAS — Gregorio L. Rodríguez.

[ALONSO CRIADO, Matías. "Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay. Año 1899". Mdeo. 1900. T. XXII. pág. 354 y 355.]

(7) "Al finalizar el siglo XIX nuestra capital contaba con una extensa red tranviaria, y un buen servicio dentro del tardo sistema de tracción animal. Pero, Montevideo, reclamaba ya una mejora impuesta con éxito en otras capitales europeas y americanas; exigía por su natural desenvolvimiento y expansión, medios más modernos, más rápidos para el traslado de uno a otro punto dentro del amplio perímetro urbano, y el cambio de la tracción a sangre por la tracción mecánica, se hacía sentir cada año con mayor intensidad. Constituída ya la "Sociedad Comercial", con la base de tres empresas tranviarias —"Este", "Reducto" y "Pocitos, Buceo y Unión"— su director-gerente, don Germán Colladón, creyó con lógica evidencia y singular espíritu de hombre de progreso y de grandes iniciativas como era, que había llegado el momento de cambiar los métodos en uso —harto lentos y anticuados— y en 1898, —durante la administración Cuestas— planteó al gobierno de éste el tema de la electrificación. La petición del señor Colladón estaba ampliamente fundada, y en ella se traducían todas las ventajas que para la población y las autoridades municipales, significaría el abandono del sistema de tracción tranviaria existente, por el sistema a motor eléctrico, ya experimentado y aceptado de largo tiempo atrás en las principales capitales y urbes americanas y europeas. En el ánimo de toda la población estaba hondamente arraigado el deseo del cambio radical hacia los modernos procedimientos, y en gran parte de los hombres dirigentes de la administración nacional había el convencimiento de que ya para los tiempos que corrían, la tracción animal era una rémora impropia de los adelantos edilicios y sociales de nuestra capital. Sin embargo, la gestión iniciada por el señor Colladón no tuvo el rápido andamiento que era de esperarse, encontrando en las altas esferas gubernativas serias resistencias que demoraron varios meses la finiquitación del negociado. Recién un año después —en diciembre de 1899— de presentada la solicitud de "La Comercial", el P. E. cuyo jefe era el señor Cuestas, pasó a consideración de la Asamblea Legislativa el mensaje correspondiente con la proposición de aquella entidad tranviaria. La tramitación fué larga y la discusión laboriosa, y cuando el proyecto fué finalmente votado, una incidencia posterior impuso el estancamiento de la transformación. La ley fué vetada por el señor Cuestas. Recién cuatro años después del envío del mensaje, y cinco de la presentación de la solicitud, quedó resuelto el problema, cuyo punto más resistido era el referente al plazo de la concesión que se reclamaba por setenta y cinco años. Durante la primer administración del señor José Batlle y Ordóñez —apenas iniciada aquélla— en abril 24 de 1903—, fué puesto el cúmplase a la ley de electrificación, realizándose el primer contrato con "La Comercial".

En dicho contrato pactado entre el Municipio y la Empresa y aprobado por el Poder Legislativo, fueron bien puntualizadas por una y otra parte una larga serie de tópicos capaces de garantir los servicios en las mejores condiciones, remarcándose puntos de previsión superior para la mejor entente de futuro.

La Empresa "La Comercial" sobre la firma del contrato inició làs obras del trazado, usina, vías, instalación aerea, etc. y a los tres años y medio de otorgada la concesión estaba en condiciones de inaugurar el primer recorrido, la línea 31, — de là empresa "Unión y Maroñas", y con la adquisición de esa [sic] Sarandí, Soriano, Constituyente y Avenida Canelones (hoy Brasil) hasta el balneario de los Pocitos. El 19 de noviembre de 1906 ante la general espectación, y con la asistencia de las autoridades gubernativas, legislativas y municipales se realizó la inauguración oficial de aquel recorrido, que se libró al servicio público el 8 de diciembre del mismo año, día de apertura de la temporada balnearia.

En el año 1905 "La Comercial" adquirió el capital de acciones de la empresa "Unión y Maroñas", y con la adquisición de esa unidad, constituyó una red tranviaria de magnitud única en el departamento, principalmente dentro del perímetro urbano, cuyas principales arterias transversales vino a dominar. En el año 1906, la Soc. Comercial obtuvo del gobierno, para la sección Unión y Maroñas, la concesión de electrificación.

Por ese entonces, ya refundida la empresa "Paso Molino y Cerro" y "Oriental" bajo la denominación de "La Transatlántica", también se aprestaban a dar a sus viejas líneas las ventajas de la electrificación, y 1907 fué el año en que la transformación tranviaria quedó plasmada definitivamente, repartiéndose la red general— con exclusión del Norte, — La Comercial y La Transatlántica, con treinta líneas cada una:— del 31 al 59 la primera; y del 1 al 30 la segunda.

La transformación de los sistemas de tracción en los tranvías trajo como consecuencia inmediata la transformación de todos los arrabales de la ciudad, y barrios suburbanos. La tracción a sangre servía, como puntos más lejanos, la Villa del Cerro y el Pueblo de Ituzaingó. La electrificación extendió los servicios a Piedras Blancas, Sayago y Colón y desenvolviendo nuevas vías centrales dió a un sinnúmero de barrios de la ciudad novísima el más preciado de los elementos para su mejor y más rápido desenvolvimiento. Pocos acontecimientos de orden político, social o comercial, operaron en nuestra capital una transformación tan acentuada y en menos tiempo, que la debida al imperio de las extensiones tranviarias electrificadas. Las playas Ramírez, Pocitos, Capurro, que ya marcaban una tendencia del amateurismo en nuestra población, recibieron el impulso poderosísimo que se ha evidenciado, y vastos predios de sus contornos, hasta entonces baldíos, exentos de vecindarios y sin interés en las transacciones inmobiliarias, centuplicaron su valor, ante la persistente demanda, y fueron surgiendo barrios y más barrios, de edificación lujosa la mayoría de ellos, como a un conjuro mágico, como ante la realidad de una evocación aladinesca.

Los crecimientos del tablero edilicio impusieron la ampliación de todos los servicios públicos y obligó la delineación de ramblas y avenidas, que son hoy el principal atractivo de nuestra hermosa ciudad balnearia, la gran atracción del turismo rioplatense. La iniciativa Colladón, ejemplar-

mente comprendida, ejecutada y continuada por los señores Juan Cat y Esteban Elena, sucesor de Colladón en "La Comercial" el primero y gerente-administrador de "La Transatlántica", el segundo, representa la nueva maravillosa era del expandimiento urbano y suburbano en todas las manifestaciones de la vida, en todos los órdenes de las actividades y aficiones humanas. A la acción decisiva de aquélla, sinnúmero de fuerzas, hasta entonces inertes se incorporaron a nuestra vida ciudadana, y nuestra capital —como fruta oreada— pasó, con rapidísimo tránsito, de una prolongada vegetativa adolescencia, a la madurez floreciente y vigorosa que hoy tiene. Parque Rodó, Pocitos, Camino Comercio, Malvín, Unión, Maroñas, Paso Molino, Larrañaga, Suárez, Atahualpa, Avenida Lezica, Sayago, Colón y todos los pintorescos sectores que esa circunvalación comprende, señalan la gigantesca marcha realizada a la que el tranvía eléctrico dió impulso y que hoy complementa con igual éxito, su casi congénere: el automóvil."

"El libro del Centenario del Uruguay." "Los tranvías de Montevideo. Mirada retrospectiva." Montevideo. 1925. Pág. 744 y 745.

(8) Tren-Via

CALLES PARA EL DE LOS CORRALES DE ABASTO Y MERCADOS

Exmo. Señor:

Mario R. Pérez, de conformidad con el acuerdo del Superior Gobierno en la aceptacion de mi propuesta para la construccion de corrales de abasto, ligada con un tren via hasta la Barra de Santa Lucía, ante V.E. expongo: que me son necesarias para el servicio de aquélla las calles siguientes: Centro de partida, calle Queguay ó Río Negro, esquina de Cerro-Largo, su trayecto hácia la Barra de Santa Lucía camino de la Uruguayana en su prolongacion hasta el Paso del Molino para buscar en seguida el rumbo más conveniente.

Del punto indicado de partida calle del Cerro-Largo, de ésta hasta Piedras para llegar al Mercado del Puerto, de éste seguir la de Maciel hasta Buenos Aires con un ramal al Mercado chico, siguiendo la prolongacion de aquélla hasta la del Cerro, con un ramal hasta el mercado principal, bajando la del Cerro hasta la de Camacuá, para seguir la de Canelones, hasta la altura de la calle de Yaguarón, donde encuentra el Mercado de la Abundancia continuando ésta hasta la de Orillas del Plata que se continuará hasta el punto de partida.

Para mayor facilidad del servicio, cruzará una línea desde la de Piedras por la calle del Cerro hasta la de Buenos Aires. Como es muy probable la instalacion de un mercado en la novísima ciudad costado Este, la Empresa se reserva el derecho á las calles, continuacion de Canelones, hasta la de Bejar ó Vargas siguiendo ésta hasta la de Rivera para tomar por la de Gaboto, continuándola hasta la de Paysandú para unirse esta calle con la de Yaguarón.

Por tanto pido á V. E. se sirva ordenar á donde corresponde, á fin de obtener la consecucion que solicito.

Exmo. señor: MARIO R. PEREZ

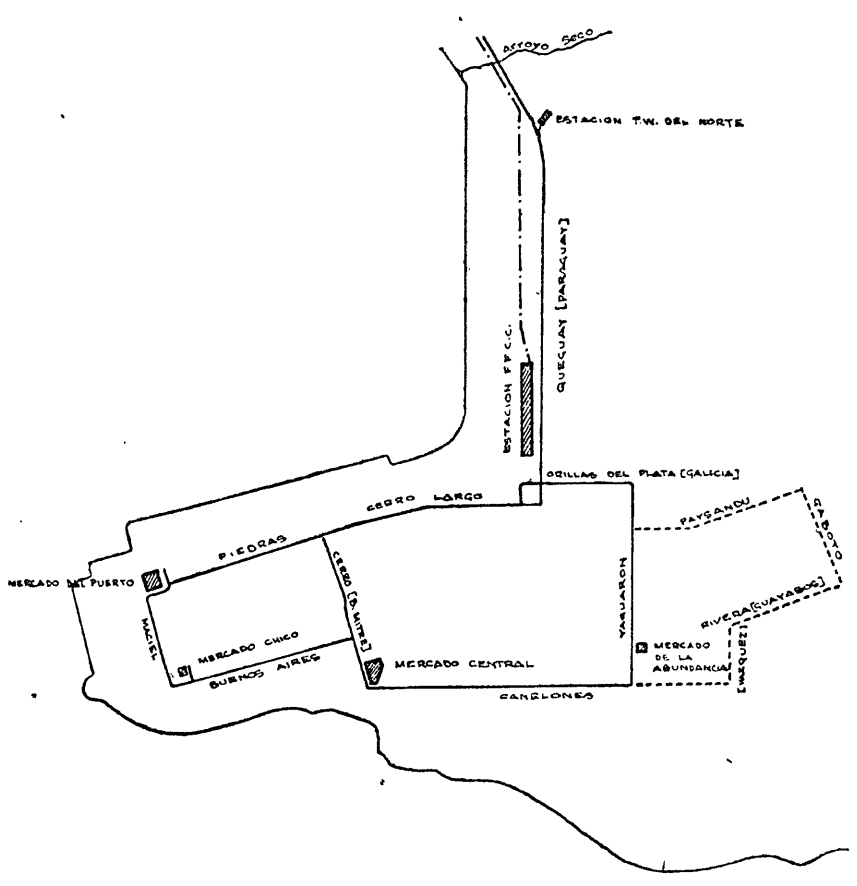
Montevideo, Febrero 28 de 1872.

Atento los fundamentos de la vista fiscal, y especialmente el que se refiere á la naturaleza y destino de la obra de Corrales de Abastos, accédece á lo solicitado por el contratista don Mario R. Pérez, concediéndole las calles consignadas en su escrito, salvo los derechos del Ferro-Carril C. del Uruguay, y sin que á la presente concesion obste, el que las calles que se conceden estuviesen escrituradas á otras personas, pues éstos podrán tomar en compensacion otras calles.

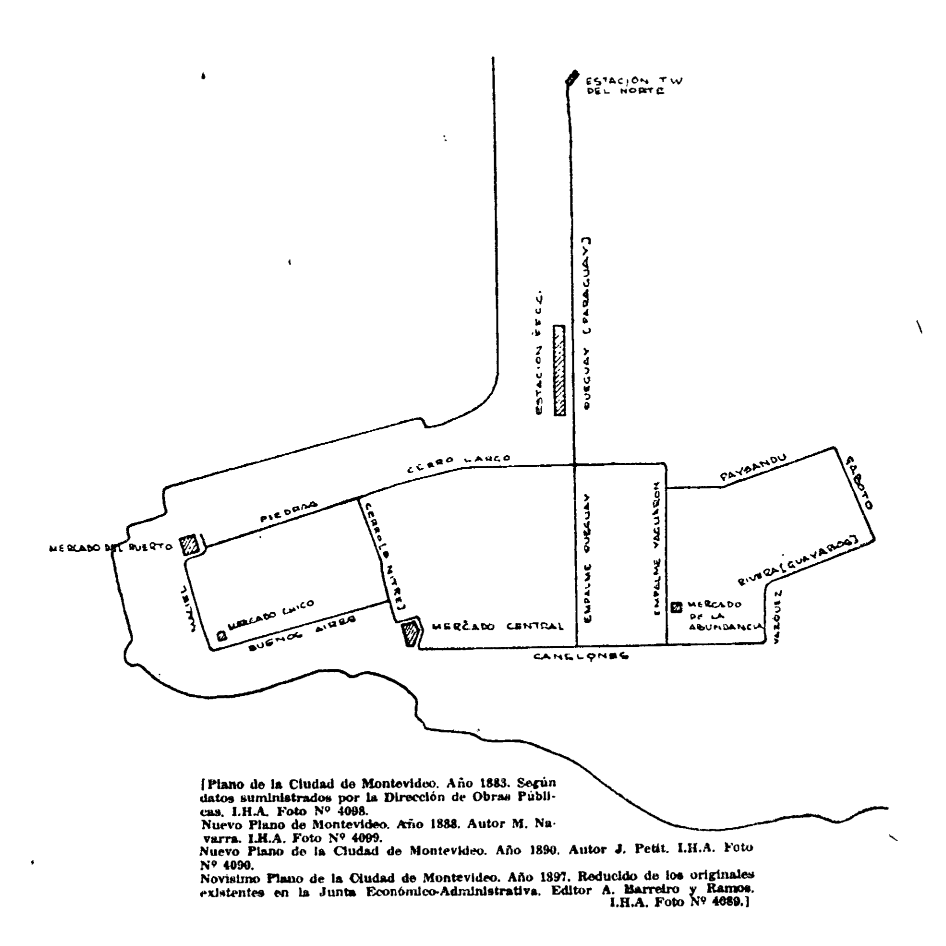
Pase á la Escribanía de Gobierno para ser escriturada, comunicándose á la Direccion G. de Obras Públicas y J. E. Administrativa.

Rúbrica de S.E. DANIEL ZORRILLA.

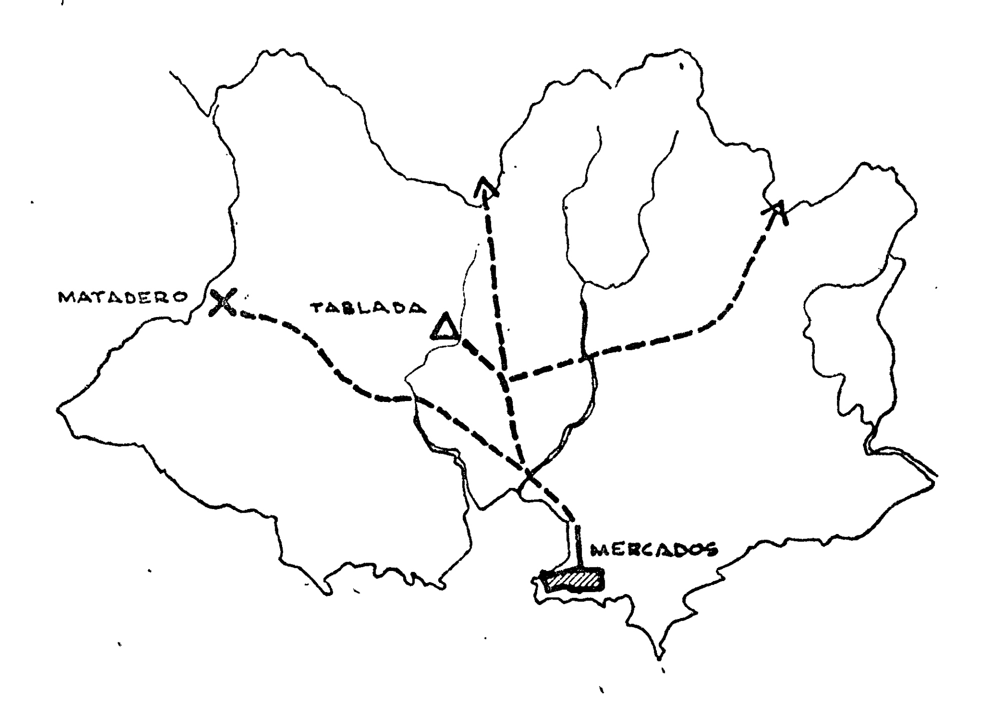
[ALONSO CRIADO, Matías. "Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay. 1865-1873". Montevideo, 1878. T. III Páginas 588 y 589.]



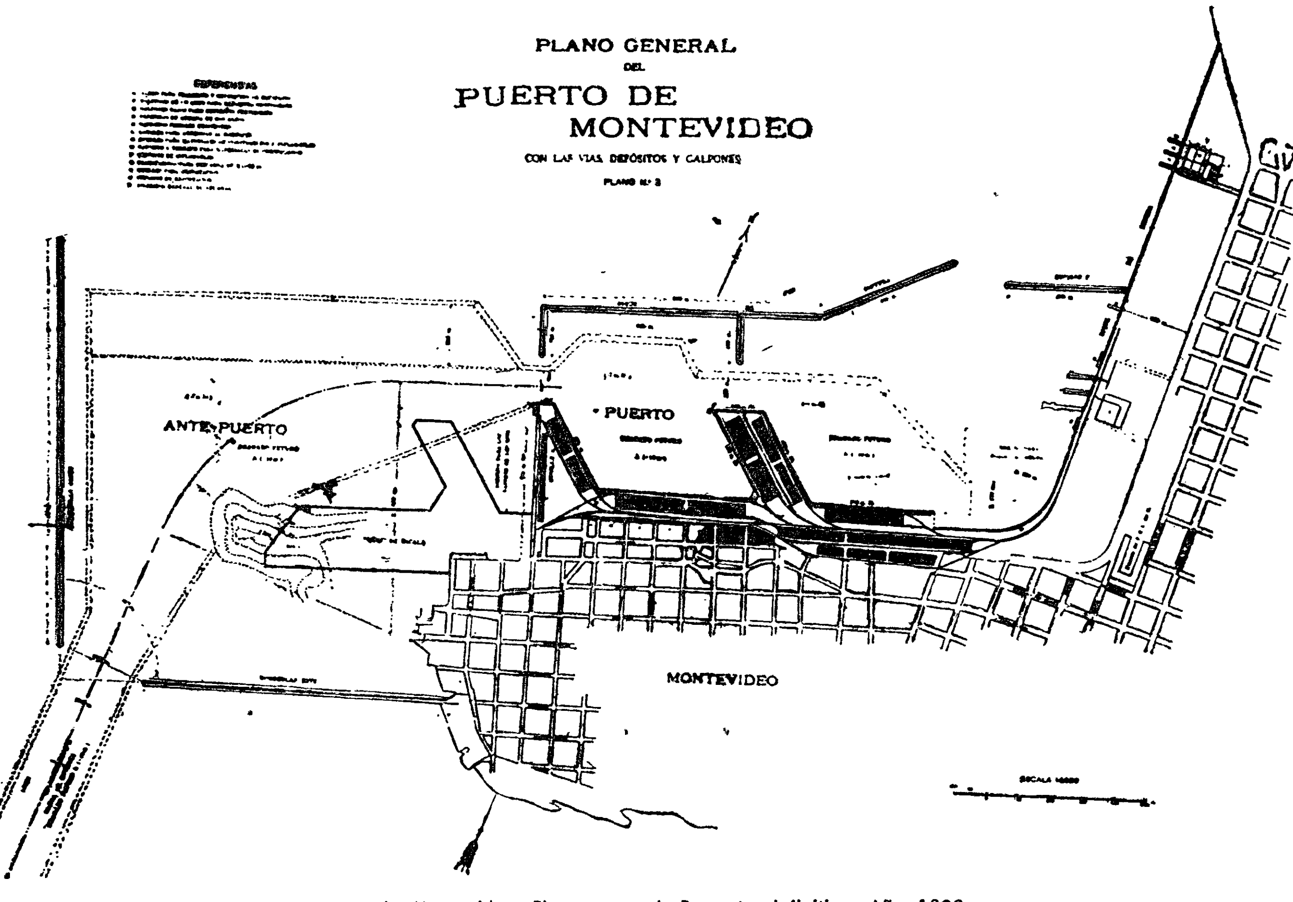
Concesión para uso de calles de Montevideo por el Tranvía de Corrales de Abasto y Mercados. Año 1872. Interpretación gráfica del I. H. A. Autor: H. Baracchini.



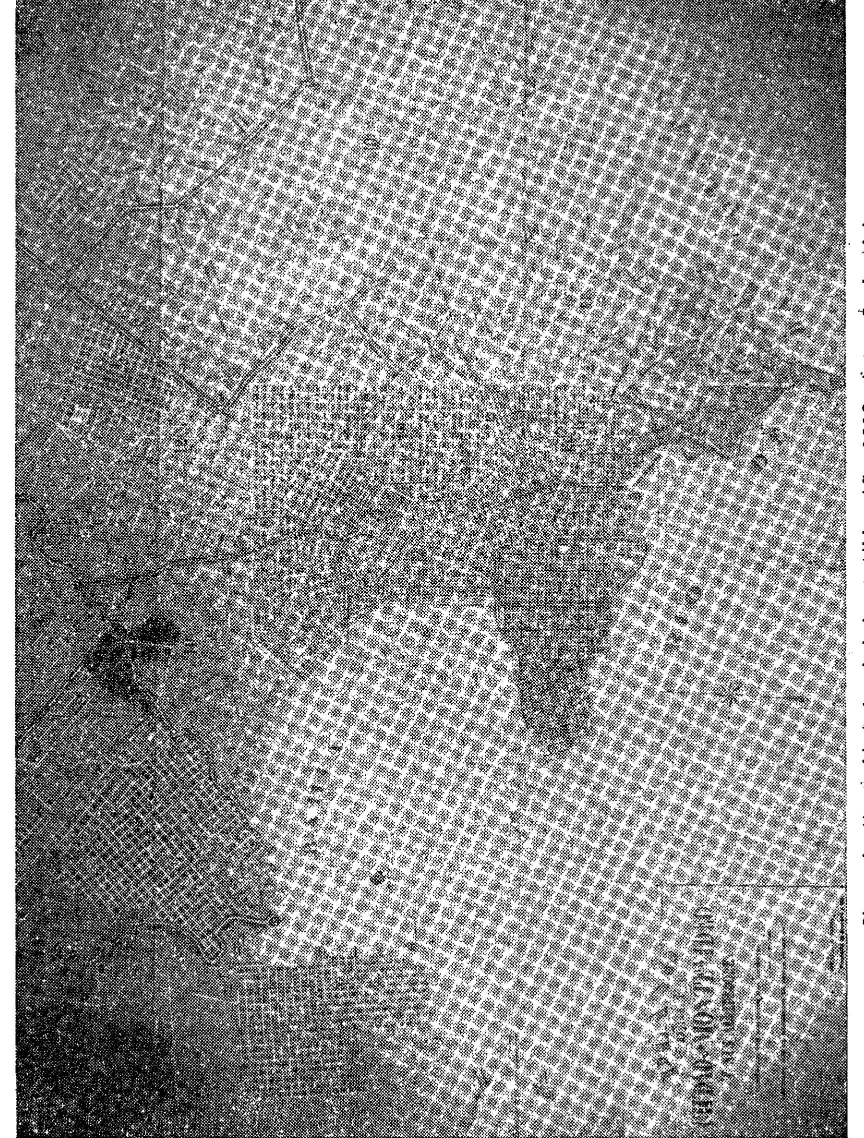
Recorrido del Tranvía del Norte. Año 1878-1929. Interpretación gráfica del I.H.A.
Autor: H. Baracchini.



Sistema de conexión territorial en el Departamento de Montevideo entre el Matadero, la Tablada y los Mercados mediante la red ferrocarrilera y tranviaria. Años 1878-1929. Interpretación gráfica del I. H. A. Autor: H. Baracchini.



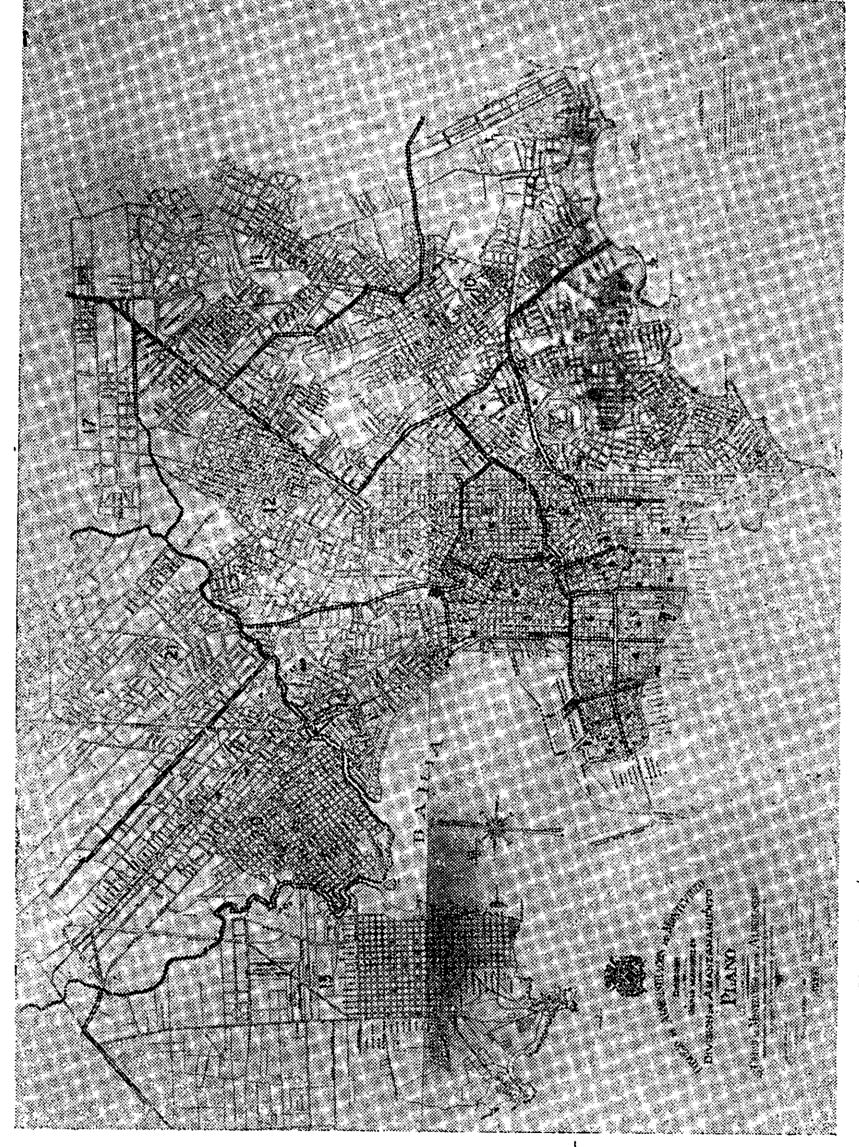
Puerto de Montevideo. Plano general. Proyecto definitivo. Año 1899.



Plano de Montevideo. La ciudad extendida. Año 1910. Autor: P. Joanicó.



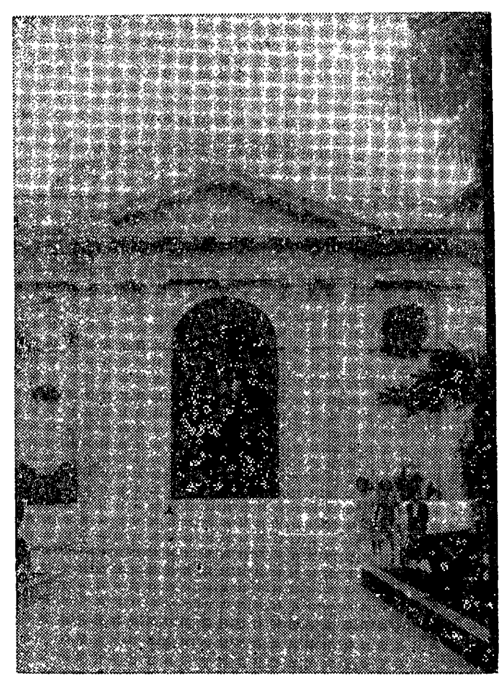
Plano de Montevideo. La ciudad extendida. Año 1925. Editado por Capurro y Cía.



Plano de Montevideo. La ciudad extendida. Año 1928. Autor: Concejo de Administración.

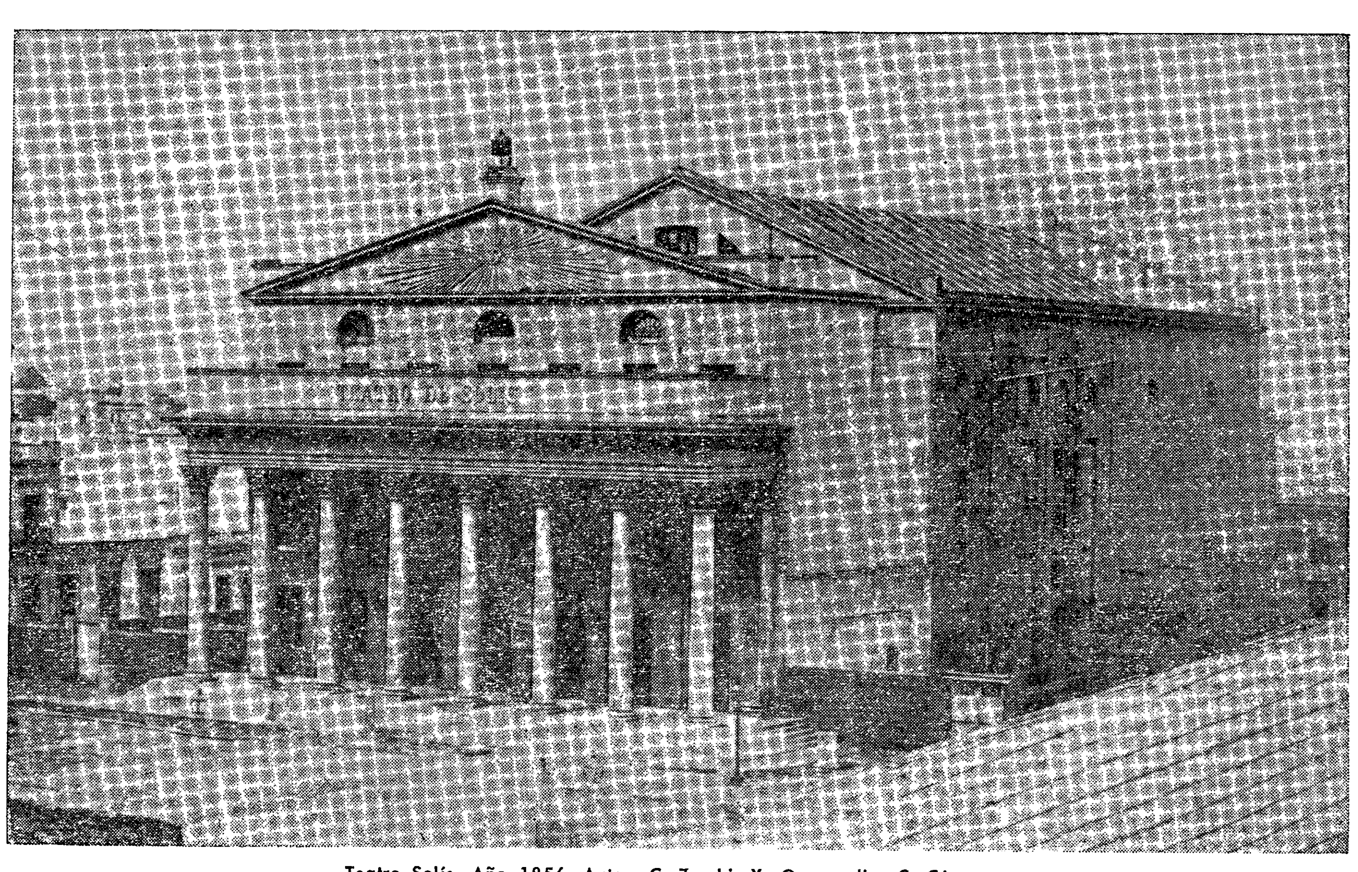


Casa de Montero. Año 1831. Autor: J. Toribio.

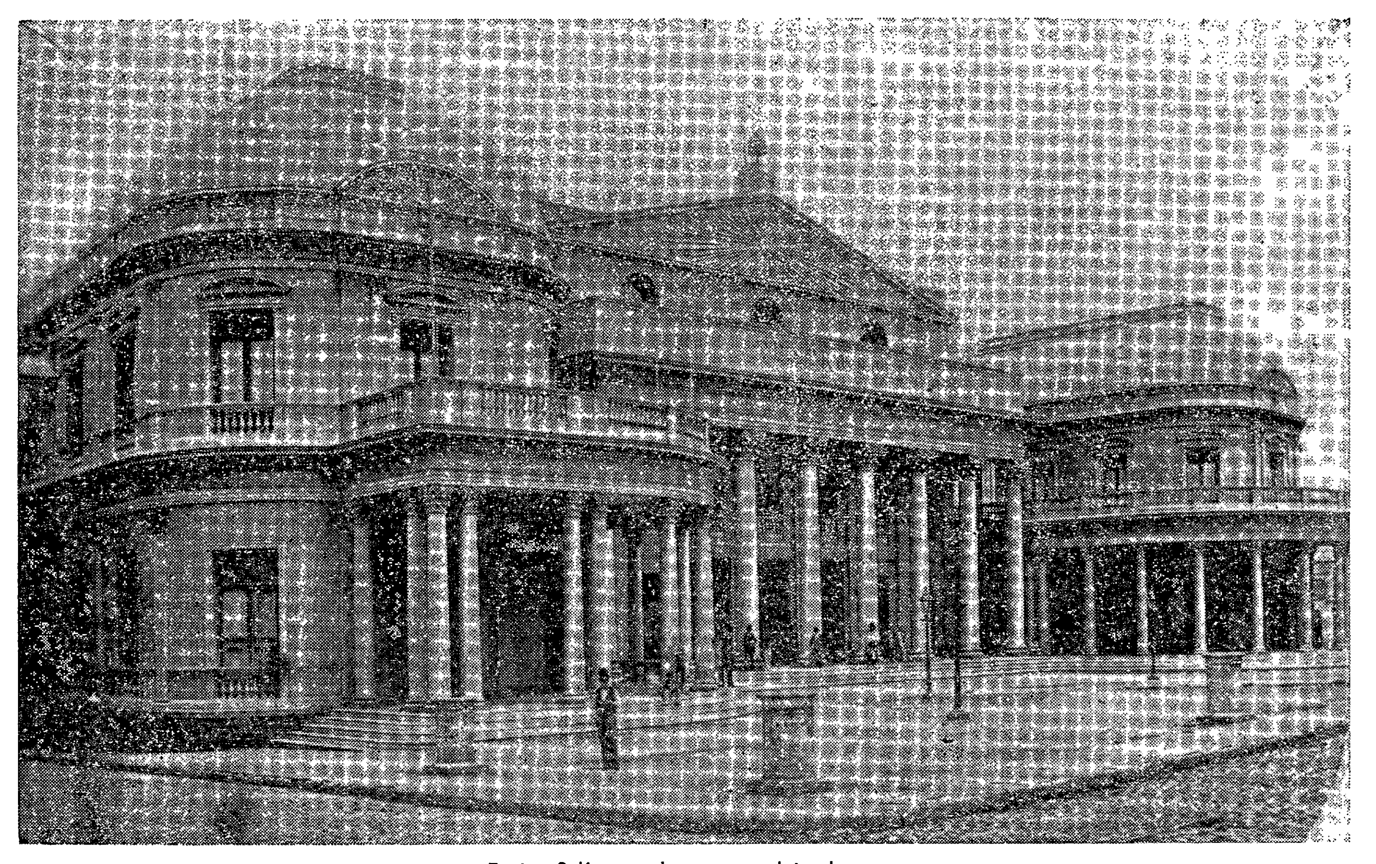


Rotonda del Cementerio Central. Año 1863. Autor: B. Poncini.

Templo de la Santísima Trinidad (Inglés). Año 1845. Autor: A. Paullier.



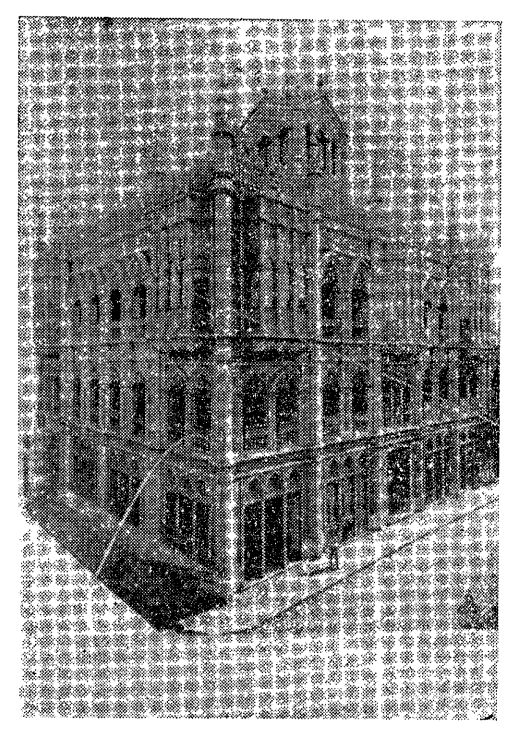
Teatro Solís. Año 1856. Autor: C. Zucchi, X. Garmendia, C, César.



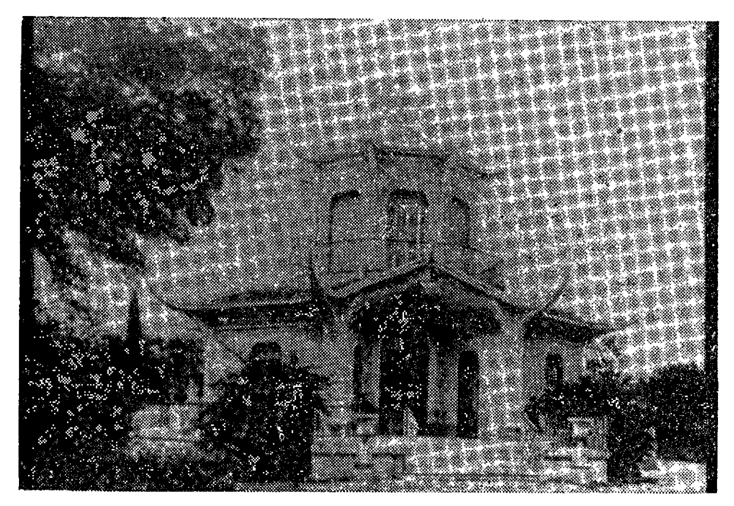
Teatro Solís, con los cuerpos laterales.



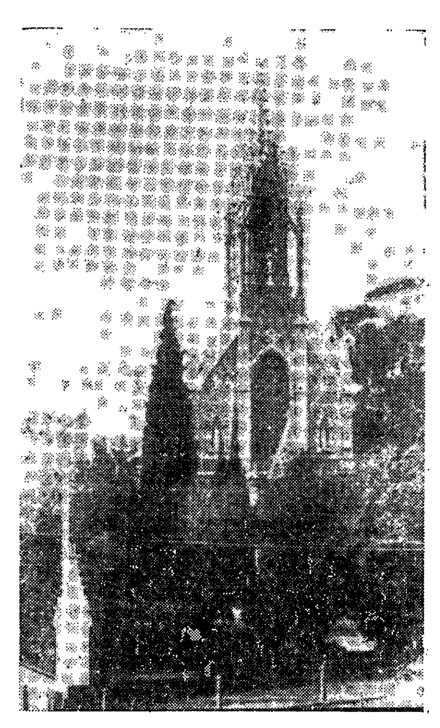
Casa-quinta de Morales. Año 1867-72. Autor: J. A. Capurro.



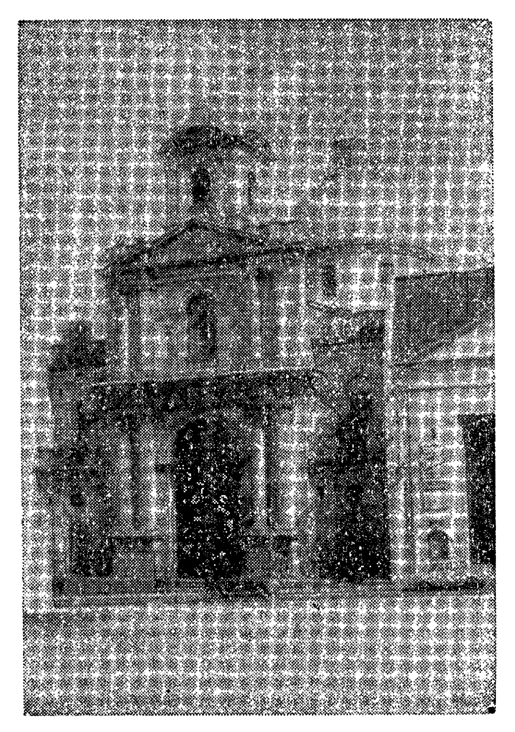
Casa de Francisco Gómez (actual sede de la Junta Departamental de Montevideo). Año 1875. Autor: I. Pedralbez.



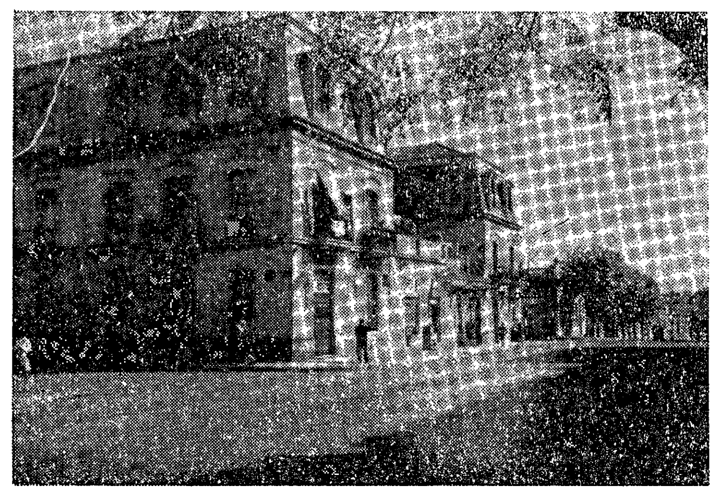
Casa-quinta de Fynn. Año 1872. Autor: V. Rabu



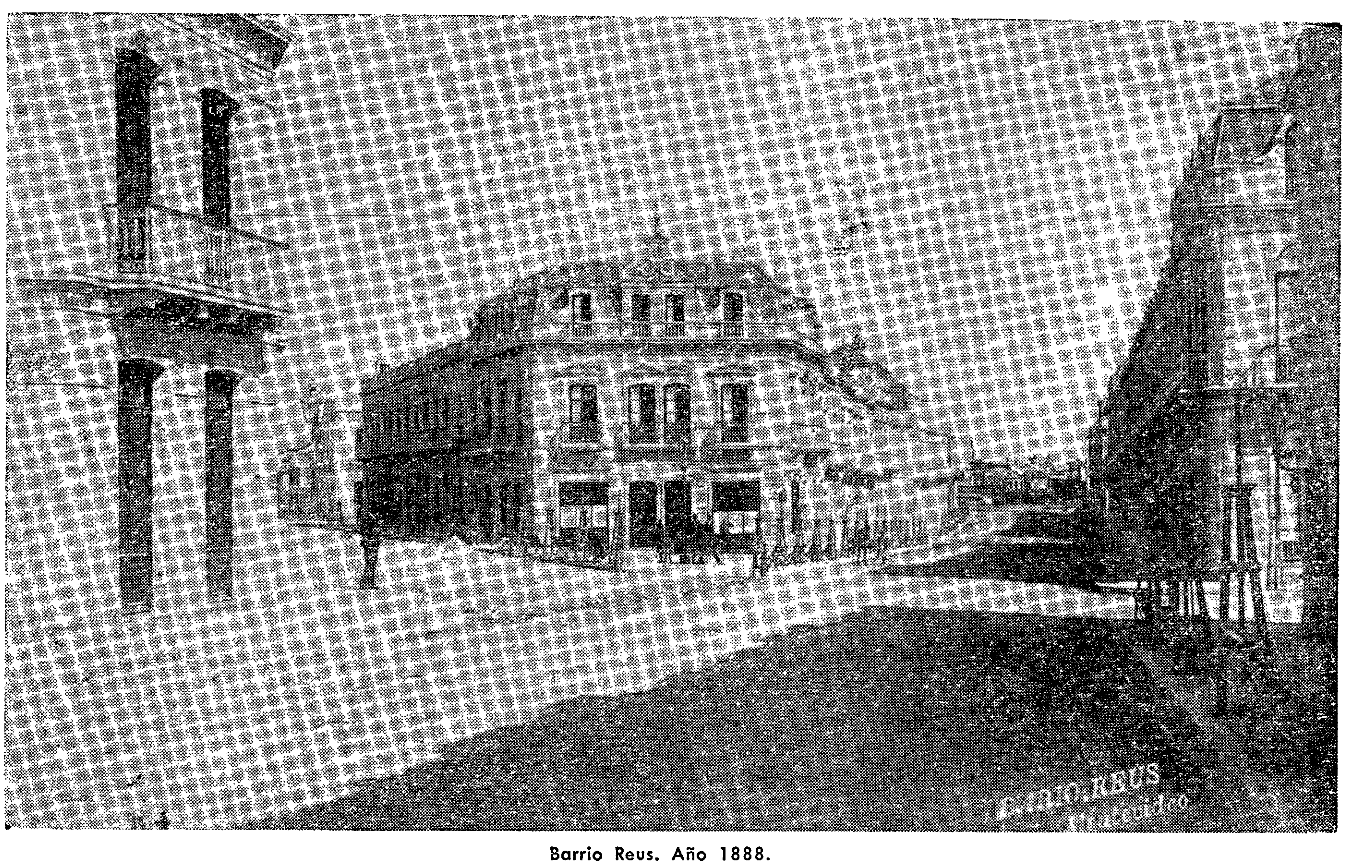
Capilla de la Sagrada Familia (Jackson).
Año 1871. Autor: V. Rabu.



Iglesia Nuestra Señora de Lourdes. Año 1885-90.
Autor: I. Pedralbez.



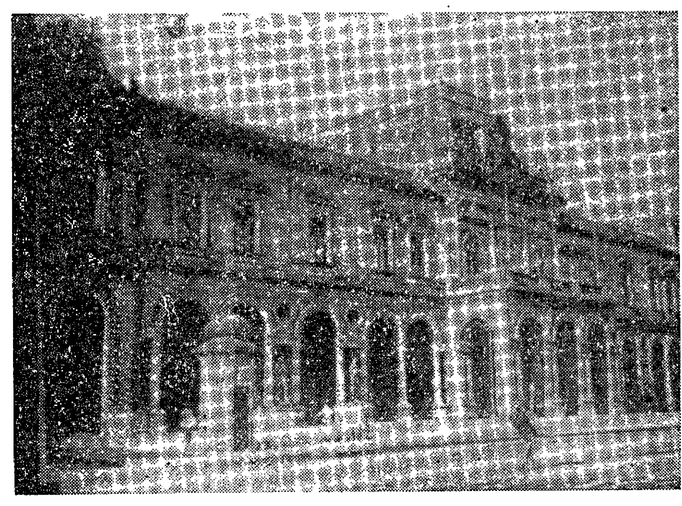
Barrio Reus. Año 1888.



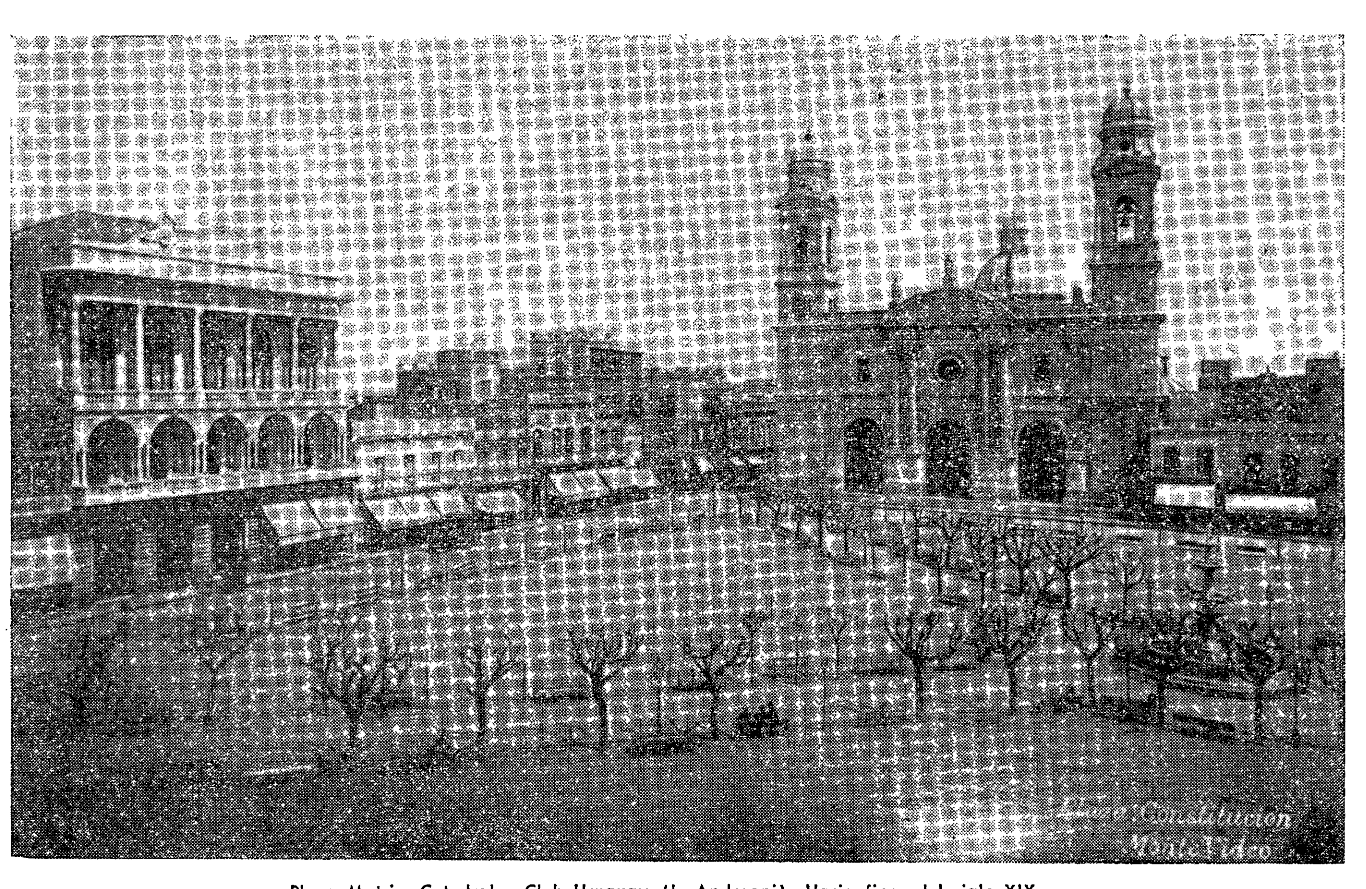
Barrio Reus. Año 1888.



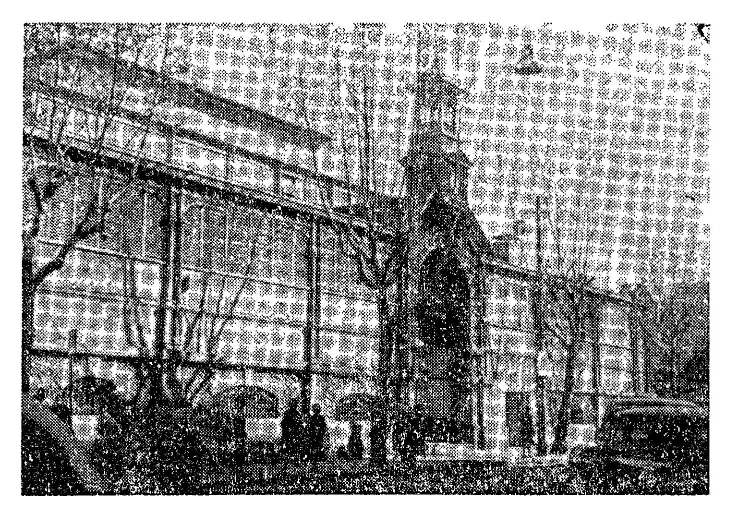
Hospital Italiano (Umberto I). Año 1890. Autor: L. Andreoni.



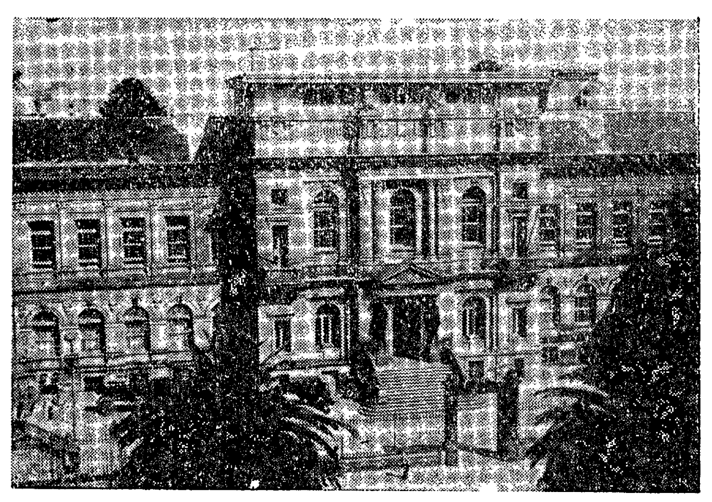
Estación Central del FF. CC. General José Artigas. Año 1897.
Autor: L. Andreoni.



Plaza Matriz, Catedral y Club Uruguay (L. Andreoni). Hacia fines del siglo XIX.



Mercado de la Abundancia. Año 1904. Autor: L. Peluffo.



Facultad de Medicina. Año 1908. Autor: J. Vázquez Varela.



Universidad de la República. Año 1911. Autor: J. Ma. Aubriot, S. Geranio.

CAPITULO VI

El Plan Maillart y el Concurso de las Avenidas

La Ciudad Novísima incorpora a la ciudad de Montevideo la complejidad recticular, en los límites precisos del proyectado Bulevar Artigas. Las incoherencias de su trama estructural y las diferencias notorias en los criterios utilizados para la división de los grandes predios, será, durante el proceso de la formación del Montevideo extendido, a partir de los últimos decenios del siglo pasado, fuente inicial del caos urbano, problema que pasa a integrar el conjunto de las preocupaciones administrativas de los responsables de la conducción política a nivel comunal y nacional. Ese proceso de toma de conciencia del caos urbano culmina en la formulación del Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo de 1930, pasando por el Concurso Internacional para el Trazado General de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos en Montevideo de 1911. Este último tiene sus antecedentes en las propuestas realizadas en 1887 por Norberto Maillart, para la ciudad de Montevideo.

La clase dirigente, cuyo status se ha asentado, está apoyada en el fortalecimiento del aparato del Estado, consecuencia de la adopción de un conjunto de normas proteccionistas, limitantes del liberalismo económico. Esta clase está formada intelectualmente bajo la influencia de la ideología europea, en particular de aquella que emana de París, la Ciudad Luz. Forma parte de esa superestructura intelectual del montevideano del

entorno del Novecientos, su concepción del gusto, así como la europeización de las costumbres. Son frecuentes los viajes a Europa de aquellos que serán luego los encargados de conducir políticamente el país; se puede decir que la inmersión intelectual europea es casi una tarjeta de presentación, para el desempeño de los altos cargos políticos y administrativos. El gusto y las costumbres de Europa Occidental y en particular de su capital intelectual, París, son introducidos mediante la literatura primero, por las revistas posteriormente y por los viajeros siempre.

Por otra parte el asentamiento progresivo del concepto intervencionista del Estado, desde Varela (1875) y Latorre (1876) y la incorporación de la doctrina del Estado Industrial desde la primera presidencia de Batlle y Ordóñez (1903-1907), van conformando una imagen nacional de prestigio del Estado, que no se refleja por cierto en el Montevideo aldeano y costumbrista de los decenios anteriores.

Son entonces dos las razones fundamentales por las cuales se proyectan operaciones urbanas tendientes a modificar la imagen de Montevideo: la influencia culturalizante europea, a escala del gusto oficial y la posibilidad de utilizar el embellecimiento de la ciudad capital, a la manera europea y en particular parisina, como forma de enaltecer el floreciente Estado, proyectando una imagen exterior de la ciudad de Montevideo, acorde con el fuerte orgullo nacionalista. A nadie escapa que estas dos determinantes fundamentales son profundamente contradictorias, aunque no antagónicas. La imagen de París, repensada por Napoleón III, quien formuló las ideas generales que luego concretara y ejecutara el Prefecto Haussmann, se mantiene en la retina y forma parte del concepto de ciudad ideal del montevideano culto de entonces. El denominado Plan Haussmann, además del contenido militar, relativo a la estrategia de la lucha armada urbana, está impregnado de la concepción monumentalista, dirigida a exaltar el poder del Estado y la persona de Napoleón III. Las grandes avenidas, que reelaboran París en torno a una trama vial de primer orden, no sólo destruyen o dividen los focos de subversión popular, sino que simultáneamente unen tanto vial como visualmente los edificios públicos, que por su estilo y por su jerarquía, representan la gloria de la nación francesa. Esta enorme operación quirúrgica urbana, a la cual es sometida la ciudad de París, tendrá por doctrina esencial un adecuado uso de las grandes vías de comunicación, que conectan los edificios públicos, concebidos como monumentos al poder del Estado y un generoso uso de los espacios verdes en forma de parques y paseos; todo ello concebido a la luz de las necesidades de la estrategia militar urbana, que la experiencia de la lucha de clases en Francia había dejado.

Tanto en el Plan Maillart, particularmente en la fundamentación de la propuesta, como en la esencia doctrinaria del llamado Concurso de las Avenidas están presentes la concepción vial y la calidad monumentalista haussmannianas, en función de la exaltación del orgullo nacional.

La condicionante estratégica militar ha cedido su paso a la estrategia económica de la especulación inmobiliaria, que la factible realización de los

proyectos suponía. La creación de grandes vías de circulación, conectando monumentales edificios públicos, valoriza inevitablemente las zonas contiguas a esas vías urbanas y a los edificios de gobierno que estas vinculan. Grandes intereses comerciales e inmobiliarios son afectados, ya sea porque se encuentran favorecidos, ya sea porque se encuentran marginados. La República de entonces carecía del poder suficiente para enfrentarse a los intereses privados, que se alzan como una valla infranqueable para concretar toda idea conducente a operar urbanísticamente el territorio de Montevideo. El Plan Haussmann, resultante concreto del poder efectivo del Estado Francés, vale como creación visible y ejemplarizante; el Plan Maillart y las propuestas del Concurso de las Avenidas, valen sólo como proyectos frustrados de una concepción urbanística adoptada por reflejo.

El proceso de la propuesta del arquitecto Norberto Maillart se inicia con su presentación ante el Poder Ejecutivo, el 25 de octubre de 1887. Plantea en dicha propuesta (1) el trazado de dos avenidas y una plaza, más la construcción de un Palacio de los Altos Poderes del Estado en la ciudad de Montevideo.

El Consejo General de Obras Públicas brinda su informe al Poder Ejecutivo favorable al plan, destacando la semejanza del mismo con las propuestas del Barón Haussmann. Después del trámite parlamentario correspondiente se aprueba el proyecto mediante ley del 19 de enero de 1889, autorizando al Poder Ejecutivo a contratar con el Arq. Maillart la construcción de edificios públicos y apertura de avenidas en Montevideo. (2)

Al iniciarse el año 1911 se comienza a construir el Palacio de Gobierno en la ubicación propuesta por Maillart. El Poder Ejecutivo considerando inadecuada dicha ubicación, remite un proyecto de ley a la Asamblea General proponiendo la suspensión de las obras del Palacio de Gobierno (29 de abril de 1911). Decidido a plantear una revisión de los problemas urbanos, propone un Concurso Internacional de Proyectos para el Trazado General de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos en Montevideo, además de un concurso de Proyectos para el Palacio de Gobierno. (3) (4) Invita a tomar parte en el Concurso a los arquitectos alemanes José Brix y Herman Jansen, al arquitecto italiano Augusto Guidini, al arquitecto francés J. A. Bouvard y a los técnicos nacionales designados por la Asociación de Ingenieros y Arquitectos del Uruguay, ingenieros Abel Fernández y Luis P. Ponce y arquitectos Eugenio P. Baroffio y Alfredo Jones Brown.

Se presentaron un total de diecisiete proyectos siendo los ganadores: Augusto Guidini, primer premio, José Brix, segundo premio y Eugenio P. Baroffio, tercer premio.

El proceso posterior del Concurso llevará al nombramiento de una Comisión técnica integrada por el Ing. Gianelli, el Arq. Baroffio y Augusto Guidini, que proyectan el Plan Regulador para la ciudad de Montevideo, aprobado el 12 de setiembre de 1912. (5)

Como consecuencia inmediata de la realización del Concurso Internacional de Proyectos para el Trazado General de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos en la Ciudad de Montevideo, se produce a nivel de los organismos de gobierno responsables de la obra pública urbana, una reorganización administrativa, creándose en 1916 la Sección Embellecimiento de Pueblos y Ciudades (6), dependiente jerárquicamente de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas.

La filosofía urbanística caracterizante de esta oficina, dirigida por el arquitecto Emilio Conforte y con la adjuntía del arquitecto Raúl Lerena Acevedo, se basa en un complejo conjunto de principios. Los mismos se integran con diversas vertientes del pensamiento urbanístico de la época: la idea de Ciudad Jardín, heredada del urbanismo inglés de fines del siglo XIX, las ideas remanentes del urbanismo viario y monumentalista francés de la época de Napoleón III y la incidencia creciente de las concepciones relativas a la higiene ambiental, aplicadas a la arquitectura de edificios y al urbanismo, rama del conocimiento cuyo origen debe buscarse en las investigaciones médicas y que culmina en nuestros días con el concepto amplio de arquitectura ambiental.

A estas tres determinantes de la acción proficua de la Sección Embellecimiento de Pueblos y Ciudades, se agregará posteriormente la idea reguladora, apoyo del concepto de ciudad ideal, concebida para una superficie limitada y un crecimiento también limitado de su población, en función de la elección de óptimos coeficientes de densidad poblacional. Naturalmente que esta primera concepción reguladora, que se inscribe en la acción de la citada Sección, sólo atiende a uno de los aspectos integradores de la doctrina reguladora urbanística, que se conforma en Europa, a partir de la finalización de la Primera Guerra Mundial. Ese enfoque parcial y sin embargo pionero del concepto de regulación se integra a la concepción estética del contralor del crecimiento de las urbes y es claramente anotable en los proyectos elaborados para las ciudades del interior: Mercedes, Salto, Paysandú, etc.

El arquitecto Raúl Lerena Acevedo teórico e impulsor fundamental de la labor de esta Sección, expone con claridad en la Revista de Obras Públicas y Edilicias de los años 1924 y 1925, la fundamentación doctrinaria que sustenta la vasta obra proyectada. La misma enlaza el concepto de Barrio Jardín, donde se reconocen las ideas de H. Howard, doctrinario de la Ciudad Jardín Inglesa, con la naciente concepción higiénico-ambiental de las ciudades, respuesta tardía en el cuadro de las propuestas del urbanismo, a las consecuencias de la Revolución Industrial y su efecto en la salud del hombre urbano. Este aporte adquiere mayor relevancia si observamos que los proyectos de Barrio Jardín se adaptan a un Montevideo, donde aún es vigente la autonomía costumbrista de barrios históricamente caracterizados. Son propuestas que tienden a corregir graves deficiencias de orden higiénico-ambiental, sin alterar la fisonomía general urbana.

En Lerena Acevedo y sus colaboradores se unía con naturalidad, sin esfuerzo, las concepciones basadas en formulaciones estrictamente técnicas con las concepciones estéticas. El concepto de belleza está íntimamente ligado a la idea de espacios verdes generosos, que a su vez están determinados por necesidades fisiológicas del ser humano. Si ello es así en el tratamiento del espacio de uso público, también lo es en la concepción del edificio que deberá ser utilizado por ese hombre urbano que respira, que necesita aire suficiente y sol, que necesita árboles que renuevan el oxígeno y enriquezcan su campo visual, que necesita en fin, del goce de la belleza de la naturaleza y de la obra creada por el hombre, como parte integrante indispensable de su vida cotidiana.

En calidad de operaciones urbanísticas propuestas para la ciudad de Montevideo, basadas en la ideología general determinante del Concurso Internacional de Proyectos para el Trazado General de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos (1911), se pueden citar: el Concurso del Palacio Legislativo (1904), que en algunos aspectos constituye un antecedente valioso y el Plan Fabini (1928).

El Concurso del Palacio Legislativo (7) forma parte de una idea de mayor alcance, que incluía la solución programática de los edificios públicos correspondientes a los tres poderes del Estado: Ejecutivo, Legislativo y Judicial. La concepción general de la idea es formalmente monumentalista y se sustenta en la preeminencia, dentro del plan de ejecución edilicia de Montevideo, de aquellos edificios que exaltan los poderes del Estado. Ambas condicionantes forman parte también de la estructura ideológica reflejada en las bases del llamado Concurso de las Avenidas.

Es necesario señalar, que al igual que en el Plan Maillart, esta operación sólo atiende aspectos parciales de una posterior concepción más rica y compleja, nutrida directamente de las doctrinas francesas imperiales aplicadas a la ciudad de París. El Plan Maillart y el Concurso del Palacio Legislativo apuntan a aspectos parciales, que integrarán posteriormente la ideología del Concurso de las Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos y es en ese sentido que ambas propuestas constituyen antecedentes complementarios. El Plan Maillart anota la idea de la conexión vial jerarquizada entre edificios públicos, el Concurso del Palacio Legislativo y más aún la idea ambiciosa que le precede, anota las características monumentalistas y la idea de exaltación del Estado, mediante la arquitectura de sus programas más representativos.

El Plan Fabini (8) es quizás la última consecuencia importante del pensamiento reflejo del urbanismo imperial francés en nuestra capital. Es una operación urbanística de menor alcance que el pretencioso Concurso de Proyectos para el Trazado de Avenidas y Ubicación de Edificios Públicos y a diferencia del Plan Maillart, la cruda y notoria intención especulativa, ha sido sustituída por la acción directa del Estado en la solución de los problemas urbanísticos de la ciudad de Montevideo. En el Plan Maillart, la iniciativa privada y la especulación inmobiliaria fundamentan los móviles

de la propuesta. En el Plan Fabini esos móviles están constituídos por la intervención del Estado, en los problemas de interés ciudadano y si el mismo genera interés especulativo, ello es consecuencia de las relaciones económicas que rigen la propiedad inmobiliaria privada.

Poco antes la Asamblea Representativa de Montevideo decreta el trazado definitivo de la Avenida Agraciada y su prolongación hasta la Avenida 18 de Julio (9), acto administrativo concordante con los alcances del Plan Fabini. La realización efectiva de esta disposición conecta visualmente el edificio público más destacable de la época, con la avenida más importante de Montevideo, acorde con la concepción haussmanniana y a más de cuatro décadas de las propuestas del arquitecto Norberto Maillart.

La política de parques, plazas y jardines se consolida en el entorno de los años 1890 a 1910, con el trazado de los grandes parques montevideanos. El Parque Capurro, el Prado y el Parque Urbano son los tres centros de desahogo dominical del montevideano del novecientos.

En este campo específico de la arquitectura paisajista importa la obra y la enseñanza de varios técnicos europeos, que son contratados por el Estado y por la iniciativa privada para esos fines. Juan Veltroni, Carlos Thays y Carlos Racine son las personalidades más relevantes de este ciclo; su formación y capacidad incidirán positivamente en la formulación de una política de parques y jardines montevideanos.

Hacia 1890, en el paraje de Capurro y en terrenos de "La Transatlántica", Don Esteban Elena toma la iniciativa de realizar un parque y balneario, aprovechando el abrigo de las barrancas y la proximidad de la playa. Juan Veltroni, técnico italiano, es contratado para realizar los planos y dirigir las obras del enjardinado y ornamentación del luego llamado Parque y Balneario Capurro.

La Municipalidad de Montevideo recibe por ley en 1898 los llamados terrenos de la Playa Ramírez destinados a Parque Urbano y procede al ensanche del Prado. (10) En el ordenamiento de este último participaron los paisajistas franceses René y André.

A fines del primer decenio de este siglo, el arquitecto paisajista Carlos Thays es contratado para realizar el acondicionamiento paisajístico de los parques y paseos públicos de Montevideo. Sus obras más importantes son el proyecto del Parque Central (luego Parque de los Aliados y hoy Parque Batlle y Ordóñez), el proyecto de ornamentación del Bulevar Artigas y adyacencias y el acondicionamiento paisajístico de la ampliación del Parque Urbano. (11)

El técnico jardinista francés Carlos Racine, realiza una fecunda labor desde la Dirección de Paseos Públicos. El Jardín Botánico y el Parque Nacional de Carrasco son sus obras mayores, pero dejó su impronta en la plaza de la Unión, Parque Central, Parque Urbano, Parque Fernando García, Escuela de Veterinaria, Facultad de Medicina e Hipódromo de Maroñas.

Esta política de parques y jardines culminará en 1928 con la estructuración del Parque Durandeau.

El concepto común que sustenta, a partir del último decenio del siglo pasado, esta política de parques y jardines, se basa en la idea de disponer amplias superficies verdes, a manera de islotes, de pulmones metidos dentro de las estructuras de cemento y ladrillo que conforman la ciudad. Estas amplias superficies verdes se disponen en el territorio urbano montevideano en el marco de un concepto rector de previsión, destinándose los espacios necesarios al esparcimiento, en las zonas marginales de una ciudad, en pleno proceso territorial expansivo. La ciudad crecía y se extendía tendiendo a compactarse, aumentando considerablemente su densidad en determinadas zonas. La administración comunal respondió a este hecho, reservando extensos predios para el uso público, en actos inteligentes de previsión. Así por ejemplo el Parque Central era, en el primer decenio de este siglo, una zona marginal de la ciudad de Montevideo, hoy día está inmersa en el centro de la metrópolis.

La política de parques y jardines es ante todo una política de previsión, ante un hecho constatable de ciudad extendida, hecho ante el cual las autoridades resignaban responsabilidad, dado que el problema del contralor del crecimiento de las ciudades no había tomado aún cuerpo, ni en las autoridades públicas, ni en las organizaciones privadas. Es la época de la especulación sin freno, sólo limitada por la posibilidad del Estado de aplicar una política de reserva de tierras. No había llegado aún la hora de las formulaciones que intentaran dominar el crecimiento de ese monstruo creado por el hombre: la Gran Ciudad.

Aparece ahora en su verdadera estatura, en su verdadera valía, la cuidadosa y orgánica teoría elaborada por la Sección Embellecimiento de Pueblos y Ciudades de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, que a la riqueza formal doctrinaria, agregó la audacia de la terapéutica urbana concreta. La idea de Barrio Jardín por su complejidad, coherencia y alcance supera el concepto de previsión, caracterizante de la política de parques y jardines. En el primer caso se trata de concebir

al hombre con sus necesidades orgánicas y espirituales, o si se quiere con sus requerimientos higiénico-ambientales y estéticos, inmerso en un barrio diferenciable, pero integrado naturalmente a su ciudad. En el otro caso se trata simplemente de crear, mediante una política inteligente de previsión, zonas del territorio urbano o pasibles de constituírse en tal, reservadas para la implantación de bosques, prados y jardines. En el Barrio Jardín, el ciudadano vive, es un habitante; en el parque el ciudadano es simplemente un visitante.

El proyecto del Balneario Carrasco (autorizado por decreto del 31 de mayo de 1912) (12) incluye no solamente la remodelación de la Costanera y el proyecto de la trama vial, sino también la aplicación, a una vasta zona de Montevideo, de los principios esenciales que Lerena Acevedo había estructurado para su idea de Barrio Jardín. Es así que lo que se concibió en sus comienzos como proyecto de creación de un Balneario, en la medida que la ciudad se extendió hacia el Este, se integró sin dificultad, en calidad de barrio, a la estructura urbana montevideana. El proyecto del Balneario Carrasco, sobre la base del delineamiento de Carlos Thays, agrega un elemento adicional a la doctrina elaborada por Lerena Acevedo: la utilización preferencial de las zonas contiguas a las playas alejadas del casco urbano, inaugurando el proceso de extensión hacia la costa Este de Montevideo.

En los primeros decenios de la República, el montevideano de las clases altas buscaba su refugio en las chacras del Miguelete; en el último tercio del siglo pasado el montevideano de las clases altas localizaba su residencia en las casas quintas de la zona del Prado y el montevideano medio realizaba su excursión dominguera en esa dirección. Junto con nuestro siglo y como consecuencia directa de la influencia de las nuevas ideas en el campo de la educación física y promovido por las condiciones geográficas de implantación de la ciudad de Montevideo, los integrantes de las clases altas tienden a localizarse en los barrios residenciales costeros, Pocitos primero, Carrasco luego y el montevideano medio profana durante la temporada veraniega, con su presencia multitudinaria, los santuarios residenciales de la alta burguesía montevideana.

El progreso de los medios de comunicación hará que en el segundo tercio de nuestro siglo, esas zonas privilegiadas por sus calidades higiénicas y estéticas, altamente valorizadas, queden al alcance excesivamente frecuente del montevideano medio, en particular durante el habitual receso del verano uruguayo. Las grandes residencias buscarán su localización de temporada en la zona costera este de la República, dando base a la creación de una cadena de poblados balnearios: Atlántida, Parque del Plata, La Floresta, Piriápolis, Punta del Este, para señalar algunos, cuya población veraniega flotante será mayoritariamente de procedencia montevideana.

La capacidad imitativa de la clase media montevideana, los alejamientos sucesivos de las altas clases sociales de la metrópolis a esa inmediatez

indeseada, será paradojalmente alterada cuando una burguesía mucho más poderosa: la "porteña", emergente de una super metrópolis: Buenos Aires, decide instalarse en uno de esos centros balnearios. Punta del Este se proyectará a partir de entonces en su imagen universal de centro turístico de élite internacional y en igual medida dejará de ser "montevideano".

La construcción de la rambla costanera de la ciudad de Montevideo comienza en realidad con la construcción de la rambla portuaria (1901), integrando el plan de obras del puerto de Montevideo y continúa luego con la construcción de la rambla de la Playa Ramírez (1906), que vincula, a la manera de paseo, el Parque Rodó con los baños de la Playa Ramírez y el tramo de la rambla que integra el proyecto del Balneario Carrasco (1912). Estas obras parciales se integrarán posteriormente a la línea continua de la caracterizante rambla montevideana. En 1928 se inicia el tramo de la Rambla Sur y en la misma medida que se conforman los barrios costaneros, Pocitos, Malvín, etc. se estructura la rambla de nuestra capital, a lo largo del primer tercio de nuestro siglo. A fines de 1931 la Asamblea Representativa Departamental de Montevideo autoriza al Concejo de Administración un importante empréstito municipal, base financiera que permitirá la culminación de la rambla costanera de nuestra ciudad. (13)

La repercusión que tuvo en nuestro medio cultural la tardía introducción de la ideología urbanística de Napoleón III, forjando la idea de un Montevideo a imagen de la Ciudad Luz, no se limita a la formulación de diversos proyectos imbuídos por esa ideología, o aspectos parciales de

la misma, así como a la ejecución de algunas operaciones urbanísticas menores, sino que tuvo también una importante derivación a nivel de la enseñanza de la arquitectura. Aunque este aspecto escapa aparentemente a los objetivos de este trabajo, es importante señalar que la Facultad de Arquitectura, desprendida autonómicamente de la antigua Facultad de Matemáticas y Ramas Anexas, aplica en 1922 lo dispuesto en el Plan de Estudios de 1918, iniciando el curso de "Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista", cátedra en la cual el arquitecto Mauricio Cravotto será nominado Instructor, desde 1923 hasta 1926, año en el cual será designado Profesor Titular.

La Universidad reconoce a nivel de una cátedra la necesidad de la enseñanza urbanística, entendiendo por tal el trazado de ciudades y el estudio del paisaje. Ambos conceptos tienden a la formación de un profesional, el arquitecto, cuyo campo de conocimiento no se limita a la arquitectura de edificios, sino que incluye la arquitectura de las ciudades (urbanismo) y el entorno espacial exterior de la arquitectura edilicia (paisajismo).

El llamado Concurso de las Avenidas es en definitiva un fermentario de estados de conciencia, tanto en las esferas de gobierno, responsables de la imagen de la ciudad capital ante el mundo exterior y ante sus propios ciudadanos, como en los medios intelectuales universitarios, que incorporan oficialmente a la esfera de los conocimientos necesarios en la formación del arquitecto, el estudio de la problemática urbanística y de la problemática paisajista.

La incidencia haussmanniana en la creación de una conciencia urbanística en los organismos del Estado, está representada por la creación de la Sección de Embellecimiento de Pueblos y Ciudades de la Dirección de Arquitectura, del Ministerio de Obras Públicas y en la esfera universitaria en la creación de la Cátedra de "Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista", en la Facultad de Arquitectura.

Finalmente se forma por reflejo una conciencia de esa problemática urbanística en el campo de la iniciativa privada, cuando el caos urbano en la ciudad capital, producto de su crecimiento extendido, sólo regido por el libre sistema de la especulación, afecta el funcionamiento óptimo o presumiblemente óptimo del sistema de producción y comercialización. La iniciativa privada decide entonces promocionar el contralor de la ciudad existente y el crecimiento futuro de la misma, creándose las condiciones necesarias para la formulación del Anteproyecto del Plan Regulador de 1930.

La conciencia del caos urbano, producto del crecimiento incontrolado de Montevideo a partir de la Ciudad Novísima, se forma en el transcurso de los años veinte de nuestro siglo a nivel de las esferas de gobierno, del medio universitario y de los sectores vinculados a la producción y comercialización. El centenario de la Jura de la Constitución sólo será la excusa

necesaria para llevar este acuciante problema a la escala mayor de la opinión pública.

La evolución masiva del turismo a través del Río de la Plata, entre las capitales de la República Argentina y del Uruguay, había educado ya visualmente al montevideano medio a la idea de una metrópolis concebida a la manera de París, ciudad geográficamente y turísticamente inaccesible a la educación visual del montevideano medio. Sin embargo Buenos Aires los acercaba a la idea haussmanniana, de una ciudad reestructurada en base a grandes avenidas, que conectan monumentales edificios del Estado y circunvalado por generosas y bellas zonas de recreo.

Esta educación visual, admirativa, que el cruce del montevideano en el vapor de la Carrera fue insensiblemente creando, favoreció una recepción fácil e inteligible en ese montevideano medio, de los propósitos del Anteproyecto del Plan Regulador para la Ciudad de Montevideo, promocionada por una comisión integrada por distinguidos ciudadanos vinculados a la iniciativa privada. En el año del primer campeonato mundial de fútbol, fuente inagotable de orgullo nacional, se impulsa simultáneamente el Anteproyecto del Plan Regulador para la ciudad de Montevideo, que coadyuvará en el plano de la opinión pública, a la formación de una ola creciente de nacionalismo.

Ese pequeño país, con baja densidad poblacional, con un 40 % de su población afincada en una sola ciudad: Montevideo, con una producción basada en el monocultivo y en consecuencia dependiente de las imposiciones de un mercado internacional que no controla, con un sistema de comercialización de esa producción, que se centraliza en un solo puerto exportador, el puerto de la ciudad capital, emprende en medio de esas circunstancias económicas desfavorables, una tarea condenada de antemano al fracaso: remodelar y controlar el crecimiento de su ciudad capital. No era factible remodelar y controlar con éxito el crecimiento de Montevideo, y la historia así lo demostró, sin modificar las causales que determinaron el proceso de deterioro de la trama urbana, que culmina en un Montevideo caótico, de crecimiento incontrolable, cuyo proceso expansivo sólo es regido por los principios de la especulación inmobiliaria.

La concreción del Anteproyecto del Plan Regulador de la Ciudad de Montevideo, con una proyección inusitada en la opinión pública, está precedida por la introducción en nuestro país de la doctrina reguladora formada en Europa, por la denominada escuela urbanística francesa, para diferenciarla de la escuela inglesa, generadora de una serie de propuestas, desde la Ciudad Jardín a los "New Town" de Londres. La introducción de esa doctrina reguladora se realiza a través de textos, revistas, conferencias de especialistas europeos en la materia y fundamentalmente por la acción de la cátedra de "Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista", incorporada al Plan de Estudios de 1918 de la Facultad de Arquitectura.

La corriente formal ecléctica, caracterizante del período anterior, mantiene sin embargo vigencia y vitalidad durante este período en estudio. Debemos admitir que, aunque pierde su calidad vital, desde el punto de vista estrictamente formal, aún hoy constituye una de las tendencias del mercado del gusto público. El eclecticismo, durante el primer tercio de nuestro siglo, constituye una tendencia formal conservadora, que no admite la incorporación dentro de su concepción general, de las formas originales surgidas de la nueva sociedad, de la nueva tecnología y de las nuevas concepciones estéticas, conservando las cualidades tipificantes de su período de apogeo en el siglo XIX.

Se transforma así y de hecho, en una tendencia formal que mantiene polarizada la atención del gusto del montevideano medio, así como la primacía en los medios universitarios, donde se realiza la formación del arquitecto y por supuesto en el propio medio profesional, obviamente fuente de creación de los edificios de mayor calidad formal, proyectados en el Montevideo de los primeros decenios de nuestro siglo. El eclecticismo, por su propia esencia doctrinaria, admite el uso de las formas del pasado histórico de la arquitectura universal y las formas contemporáneas de las arquitecturas no occidentales, en lo que podríamos llamar las variantes histórica y exótica, del eclecticismo del siglo XIX. Admite asimismo el eclecticismo estilístico aplicable a un solo edificio, o un eclecticismo resultante de la fidelidad a un estilo del pasado, en este caso la modalidad ecléctica sigue vigente, en la medida que la resultante formal es admitida e incorporada a la concepción general del eclecticismo. El edificio en sí mismo no es ecléctico, es simplemente historicista, su calidad de integrante de una modalidad general ecléctica, está signada por la aceptación de su existencia, en el conjunto de edificios que integran la obra realizada.

Lo que no admite la corriente ecléctica es la incorporación de nuevas formas, de una arquitectura renovadora derivada de la existencia de nuevas relaciones económico-sociales, de los aportes de una tecnología renovada y de una nueva concepción del mundo.

Luego del impacto de la primera Guerra Mundial las viejas estructuras, los antiguos imperios, las rígidas doctrinas son violentamente sacudidas.

Las tendencias formales eclécticas, con sus calidades vitales y de contemporaneidad vigentes en el siglo XIX, se transforman, como consecuencia inevitable del transcurrir histórico, en tendencias conservadoras, antagónicas, por su esencia doctrinaria, de los principios de la arquitectura renovadora. El eclecticismo se mantiene como hecho arquitec-

tónico ineludible e inocultable durante el primer tercio del siglo XX; como consecuencia de la demanda de un mercado del gusto, que será modificado sustancialmente, varios decenios después de la incorparación a nuestro medio de las primeras obras renovadoras.

El primer hecho importante, en la renovación formal de la arquitectura montevideana, es la introducción de la modalidad del Art Nouveau, originada en el entorno del año 1890 en Europa y rápidamente universalizada. El hombre cuenta ya con modernos medios de comunicación, que posibilitan la rápida internacionalización de los logros inteligentes de la humanidad. Los aportes en el campo de la técnica, las doctrinas en el campo filosófico, las modalidades formales en el campo de las artes plásticas y de la arquitectura, se divulgan con una rapidez antes inimaginable. Los avances tecnológicos relativos a los medios de comunicación acortan las distancias entre los continentes, divulgando las ideas y las formas a escala universal en plazos muy breves. La universalización del eclecticismo se produce a lo largo de decenios, la universalización de la modalidad del Art Nouveau se produce en años, la universalización de las distintas modalidades que conforman las tendencias renovadoras de los últimos años, se produce en meses y a veces en semanas, de acuerdo a la perioricidad de las revistas especializadas o de la producción en serie de las publicaciones fasciculares.

Las revistas constituyen el primer modo de introducción en nuestro país del Art Nouveau. Esta modalidad formal se introduce vertiginosamente en la arquitectura y su equipamiento, en las artes plásticas, en la artesanía y dentro de ellas en los oficios vinculados a la artesanía gráfica.

En la ciudad de Montevideo los ejemplos del impacto de esta modalidad son significativos desde el punto de vista cuantitativo, sin embargo atienden exclusivamente la visión decorativa del Art Nouveau y no la esencia renovadora que esta modalidad podría significar, en la concepción de la composición arquitectónica.

Numerosos ejemplos de edificios montevideanos en una u otra forma recibieron el impacto de la modalidad del Art Nouveau. Muchos de ellos aún pueden ser localizados por un atento observador y poco agregan a la breve historia universal de esta modalidad. Tienen significación a nivel nacional, en la medida que acostumbran visualmente a formas arquitectónicas que evaden la corriente formal del eclecticismo, basado en la mayor o menor habilidad de composición de los estilos del pasado o de las formas del exotismo. También introduce en el observador montevideano, en el habitante que en forma cotidiana recorre sus calles, la posibilidad de la existencia de formas dignas de la arquitectura, aplicables no sólo a los edificios públicos y a la gran residencia, mercado predilecto del eclecticismo, sino aplicable a la residencia media, reservada en general al quehacer anónimo de los idóneos. La tradicional división de una arquitectura de "estilo" para los edificios públicos y las residencias importantes y una arquitectura secundaria, vernácula, para el resto de la ciudad,

es alterada con la introducción de la modalidad del Art Nouveau, aún concebida y limitada en su faz decorativa.

Las revistas primero, los estudios profesionales después, el turismo intelectual dirigido a las fuentes originales de creación artística en Europa, son los vehículos naturales de introducción de la modalidad del Art Nouveau y posteriormente de aquellas tendencias que nos incorporan francamente en el campo de la arquitectura renovadora. A partir de la finalización de la Primera Guerra Mundial y por los mecanismos antes enunciados, recibimos el reflejo de las tendencias renovadoras européas futuristas, expresionistas, surrealistas y en particular del purismo y neo plasticismo. Nos llega también por reflejo la importante obra del maestro americano F. L. Wright, así como de otros maestros de la arquitectura europea renovadora, que no integran en forma activa las tendencias más definibles. Es el momento de la polémica, de la batalla, de los manifiestos, de las proclamas, de las exposiciones anti-museos, de las volanteadas y también el tiempo de las revistas utilizadas como medio de divulgación a nivel universal, de la doctrina y la obra de cada una de las distintas tendencias. Si el purismo y el neoplasticismo tienen una influencia mayor en la estructuración de las modernas concepciones arquitectónicas, se debe fundamentalmente a que estas tendencias atienden de manera preferencial el campo de las artes plásticas, y en forma particular el de la arquitectura, en detrimento de las otras artes. Cuentan con su propia revista y un equipo de difusión donde figuran relevantes maestros, protagonistas no sólo del debate, sino además del quehacer arquitectónico.

NOTAS AL CAPITULO VI

(1) Montevideo, 25 de Octubre de 1887.

Propuesta del arquitecto Norberto Maillart al Superior Gobierno, parà el trazado de dos avenidas y una plaza y la construcción de un Palacio de los Altos Poderes del Estado en la ciudad de Montevideo.

Exmo. Señor:

Norberto Maillart, Arquitecto diplomado por el Gobierno Francés, laureado por el Instituto de Francia, distinguido con un gran premio de Roma, premiado en diversos Certámenes de Bellas Artes, etc., contando con la cooperación financiera necesaria para la realización de su proyecto, tiene el honor de proponer al Superior Gobierno de la República, por el ilustrado intermedio de V.E. el contratar:

1º La construcción del Palacio de los Altos Poderes del Estado, levantándolo en el terreno del antiguo Cementerio Inglés. 2º la apertura de una avenida recta de 25 metros de ancho por lo menos, partiendo del frente del referido Palacio hacia el Norte, hasta la confluencia del camino de la Agraciada y de la calle de Salta. 3º La apertura de una avenida diagonal de 25 metros de ancho, partiendo del ángulo N.E. de la plaza del antiguo Cementerio Inglés, hacia el S.E., hasta la plaza proyectada situada entre las calles San Salvador é Isla de Flores. 4º La pavimentación de las dos referidas avenidas, con veredas de seis metros de ancho por lo menos. 5º La apertura de una plaza con una superficie de próximamente 15.000 metros cuadrados en la confluencia de la avenida recta y del Camino de la Agraciada. 6º Ornàmentar esta plaza y colocar en su centro un monumento histórico, que será ejecutado por Bertholdi, el escultor de mas renombre de la actualidad.

El proponente acompaña: 1º, un anteproyecto del Palacio que comprende todas las oficinas, inclusive las grandes salas de recepción, del Poder Ejecutivo, del Legislativo y del Judicial. (Plano núm. 1) — 2º, un plano del trazado de las dos avenidas proyectadas (Plano núm. 2) - 3º, un plano

que comprende las manzanas cuya expropiación por utilidad pública se solicita (Plano número 3) entendiéndose que la parte de las calles que se suprimen serán compensadas por otras que según el plano número 2 ,abrirá la empresa, serán entregadas á ésta sin retribución pecuniaria, inclusive una parte de la plaza de Flores, todo según el Plano y en interés de la mejor distribución de la viabilidad pública.

El anteproyecto de la construcción del Palacio, da una idea de las proporciones y disposiciones monumentales del edificio. Los materiales que se emplearán serán todos de primera clase, debiendo importarse de Europa la casi totalidad de los que se requieren para la parte decorativa ó artística propiamente dicha.

Los planos serán sometidos á la aprobación del Gobierno, y las obras deberán estar concluídas dentro de un plazo máximo de cinco años, á contar de la fecha de la aprobación de dichos planos.

El proponente ofrece hacer á su costa todas las obras y trabajos referidos, á saber:

Construir el edificio destinado al Palacio de Gobierno, abrir las dos avenidas y la plaza, pavimentarlas, ornamentar la plaza y colocar en su centro un monumento proporcionado á sus dimensiones, pide tan solo en compensación: 1º que se le autorice á proceder á la expropiación, por utilidad pública, de todas las fincas y terrenos comprendidos en las manzanas designadas en el plano acompañado; 2º, que se exonere del pago de todo impuesto general ó municipal por el espacio de veinte años, á todas las propiedades que queden comprendidas en la parte de las manzanas expropiadas que no sea absorbida por la plaza y por las avenidas. 3º, que se exonere de todo derecho de introducción y demás impuestos, los materiales destinados á la construcción del Palacio de Gobierno y á la pavimentación y ornamentación de las dos avenidas y de la nueva plaza.

Esta simple exposición del proyecto basta por sí sola, Excelentísimo Señor, para que se recomiende como una feliz y utilísima combinación en pró de los intereses públicos y particulares. En efecto, la República poseerá la más suntuosa Casa de Gobierno de la América del Sud, dispuesta en las condiciones más modernas del arte, tanto bajo el aspecto de la distribución interior, en la que se tiene en cuenta el aumento del futuro movimiento administrativo, como respecto á la parte estética escultural y monumental, comprometiéndose el solicitante á que colaboren en esta obra los mas afamados artistas europeos; además, la Capital de la República ganará extraordinariamente con la apertura de las dos nuevas avenidas y de la nueva plaza en cuyo centro se elevará un monumento importante, digno de una gran capital europea, mejorando la higiene, progresando la Ciudad bajo el aspecto de la edificación y facilitándose la circulación hacia el pintoresco arrabal que conduce al Prado, que es, para Montevideo, su Hider Parc ó su Bosque de Bolonia.

Y para realizar estas obras, inclusive la construcción de un Palacio de los Altos Poderes Públicos, el proponente no exije ni el más mínimo desembolso ni la menor garantía por parte del Erario Público.

Es justicia.

Maillart.

Montevideo, 25 de Octubre de 1887.

[Diario de Sesiones del Senado de la República Oriental del Uruguay. Montevideo. 1889. Tomo XIV. Sesión del 31 de diciembre de 1888. p. 597 a 599.]

(2) Montevideo, 19 de Enero de 1889.

Ley por la que se autoriza al Poder Ejecutivo para contratar con el Sr. Norberto Maillart la construcción de edificios públicos y apertura de avenidas en Montevideo.

LEY Nº 2038

S. Tomo 45, págs. 597 a 617. tomo 46, págs. 5, 31, 55, 81 y 113. R. Tomo 100. págs. 505 a 507.

OBRAS PUBLICAS

Se autoriza al P. E. para contratar la construcción de edificios públicos para los poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial, y la apertura de dos avenidas.

El Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General, etc., etc., decretan:

Artículo 1º Autorízase al Poder Ejecutivo a contratar con el señor don Norberto Maillart, la construcción de tres edificios para los Poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial, y la apertura de dos avenidas de treinta metros de ancho cada una por lo menos y una plaza pública, todo ello de acuerdo con la propuesta y el ante proyecto que han sido presentados y con las condiciones que se expresarán en la presente Ley.

Los tres edificios a que hace referencia el inciso anterior, serán construidos: uno en los terrenos del antiguo cementerio inglés para el P. E.; otro sobre la plaza que limita la avenida Nord Este para el Poder Legislativo y otro sobre la plaza que limita la avenida Sud Este para el Poder Judicial, siempre que esto sea posible, sin otra erogación de parte del Estado que la que representen los terrenos necesarios para esos edificios, lo que el P. E. podrá hacer, ya sea compensando con los terrenos fiscales que se encuentren en la zona de las avenidas y plazas a construirse, ya sea reservando al Fisco las áreas necesarias a ese objeto de las que van a expropiarse.

No siendo esto posible, los tres edificios serán construídos en un solo grupo en los terrenos del antiguo Cementerio Inglés, de acuerdo con los planos y ante proyecto del señor Maillart.

2º El concesionario deberá presentar al P. E. dentro de seis meses contados desde la promulgación de la presente Ley, los planos definitivos, memoria descriptiva y pliego de condiciones de la construcción, especificando todo lo relativo a la parte ornamentaria de las obras.

3º Una vez aprobados los planos, estudios y pliegos de condiciones a que se refiere el artículo anterior, el P. E. procederá a otorgar al señor Maillart la escritura definitiva de la concesión, debiendo depositar este señor en el Banco Nacional, en garantía de los compromisos que contrae, la cantidad de cincuenta mil pesos oro sellado.

4º El concesionario deberá terminar las obras contratadas dentro de cinco años, contados desde la fecha en que se otorgue la escritura de concesión a que se refiere el artículo anterior.

5º En compensación de las obras a realizarse se acuerdan al señor Maillart las siguientes concesiones:

1º Se le autoriza a expropiar, declarándose de utilidad pública esa expropiación, todos los terrenos y fincas que se designan en el plano que ha acompañado a su propuesta.

2º Los terrenos y edificios de la zona expropiada quedarán exentos durante veinte años, a contar desde la fecha de la expropiación, de todo impuesto nacional de carácter territorial que no sea municipal.

3º Quedan también exoneradas de derechos de importación, los materiales que se introduzcan en el país con destino exclusivo a los edificios del Estado y a la pavimentación y ornato de las avenidas y de la nueva plaza.

6º La expropiación que autoriza esta Ley, se llevará a cabo por el señor Maillart, ajustándose a lo que establece a este respecto la Ley vigente sobre la materia.

7º No podrá el concesionario enajenar las propiedades que expropie, sin previo y especial afianzamiento de la ejecución de sus obligaciones, en cuanto a la construcción de los edificios públicos.

La fianza podrá sucesivamente, disminuirse en la proporción correspondientes a las sumas ya invertidas en dichos edificios.

8º Comuníquese.

Sala de Sesiones de la H. Cámara de Representantes, en Montevideo a 17 de Enero de 1889.

J. A. Magariños Cervantes.
Presidente

Manuel García y Santos.
Secretario Redactor.

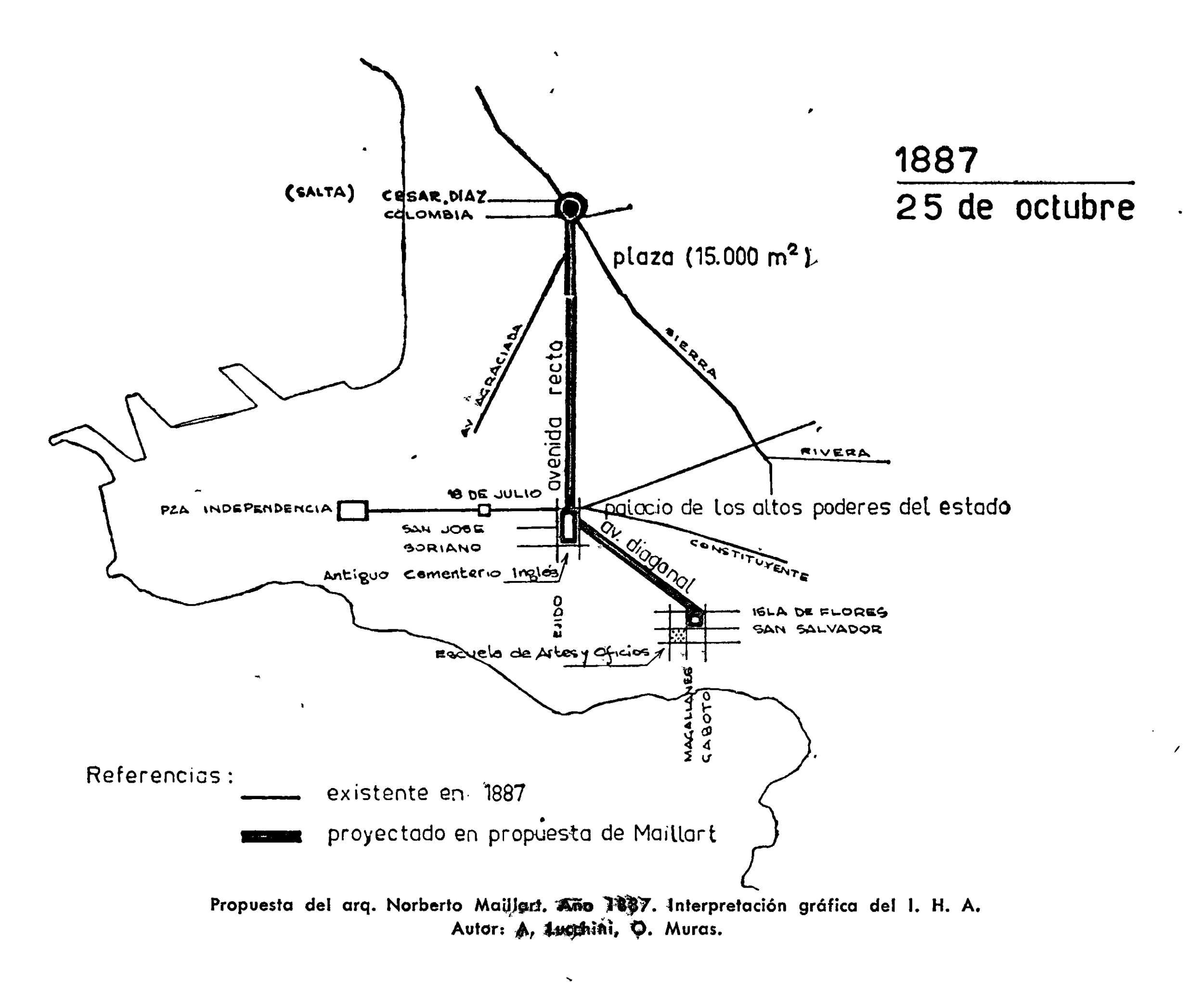
Montevideo, Enero 18 de 1889

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el R. N.

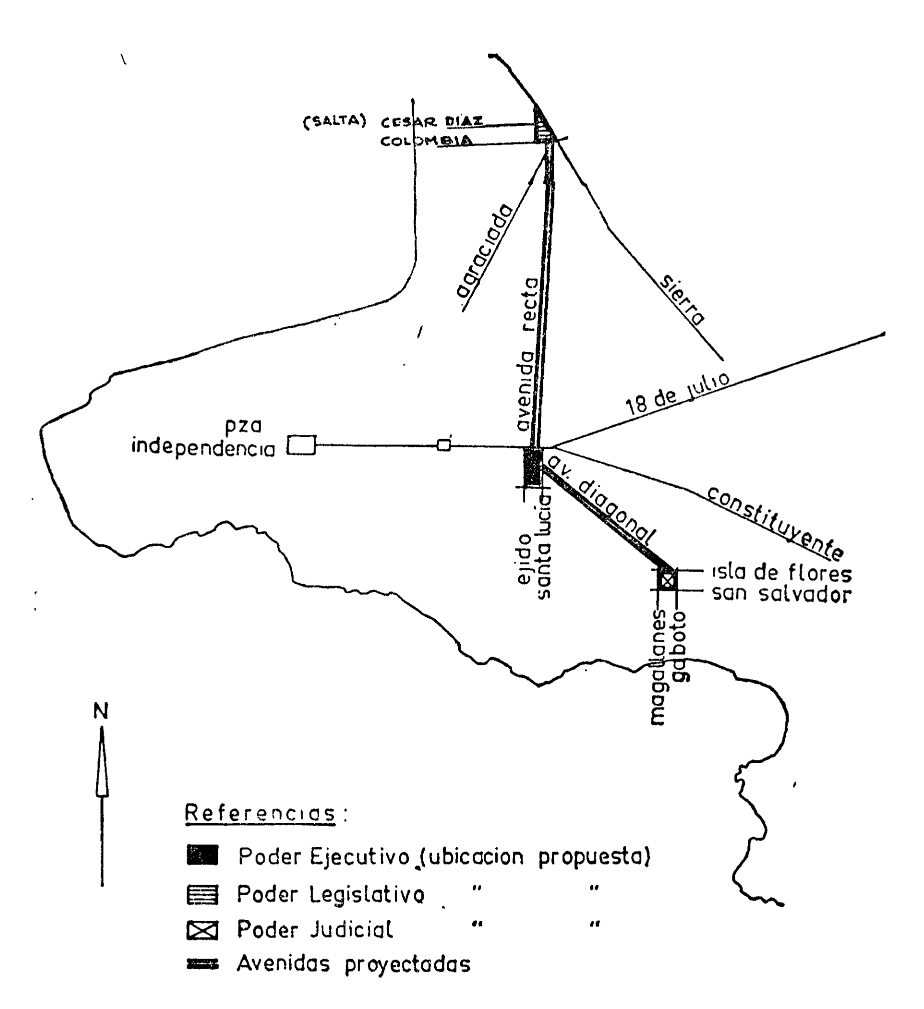
Tajes.

Julio Herrera y Obes.

[ARMAND UGON, E.; CERDEIRAS ALONSO, J. C.; ARCOS FERRAND, L.; GOLDARACENA, C.; "República Oriental del Uruguay. Compilación de Leyes y Decretos. 1825 - 1830". Tomo 18. p. 93 a 94.]



Propuesta del arq. Norberto Maillart. Año 1887. Interpretación gráfica del I. H. A.
Autor: A. Lucchini, O. Muras.



Contrato entre el Poder Ejecutivo y el Arq. Norberto Maillart. Año 1889. Interpretacción gráfica del I. H. A. Autor: A. Lucchini, O. Muras.

(3) Montevideo, 6 de Julio de 1911.

Ley por la que se suspenden las obras de construcción del Palacio de Gobierno y se autoriza al Poder Ejecutivo para proceder a la ejecución del proyecto de trazado general de avenidas y ubicación de edificios públicos y del proyecto de Palacio de Gobierno, mediante sendos concursos públicos.

LEY Nº 3737

S. tomo 99, págs. 8 a 27.
R. tomo 210, pág. 384.

PALACIO DE GOBIERNO.

Suspensión de las obras.

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General, decretan:

Artículo 1º Suspéndanse las obras iniciadas para la construcción del Palacio de Gobierno.

2º Autorízase al Poder Ejecutivo para proceder de inmediato a la ejecución del proyecto general de trazado de avenidas y ubicación de edificios públicos, plazas, etc., mediante concurso, etc.

3º Autorízase al Poder Ejecutivo para proyectar, mediante concurso también, el Palacio de Gobierno, dándole como área mínima de ubicación, 40.000 metros.

4º Destínase de la suma de un millón y medio ya afectada al Palacio de Gobierno por la ley de 14 de Julio de 1909 (Empréstito de Obras Públicas), hasta la cantidad de 240.000 pesos para abonar las obras ya ejecutadas, indemnización al contratista y pago de gastos de concurso, etc.

5º Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones de la Honorable Cámara de Representantes, en Montevideo, a 27 de Junio de 1911.

Domingo Veracierto. — Antonio Ma. Rodríguez
Secretario — Presidente

Montevideo, 6 de Julio de 1911.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, insértese en el R. N. y con la copia respectiva remítase al Ministerio del Interior a sus efectos y publíquese.

Víctor B. Sudriers. — Batlle y Ordóñez.

[ARMAND UGON, E.; CERDEIRAS ALONSO, J. C.; ARCOS FERRAND, L.; GOLDARACENA, C.; "República Oriental del Uruguay. Compilación de Leyes y Decretos. 1825 - 1930". Tomo 31. pág. 188 a 189.]

(4) "El programa establecido para este concurso indicaba que el proyecto de trazado tendría por objeto:

a) Mejorar y ampliar la actual red de vialidad urbana, teniendo en vista el desenvolvimiento futuro, la higiene, la economía en el costo, la facilidad del tráfico y la estética de la ciudad, dentro de los límites fijados por el Camino de Propios y el Arroyo Miguelete.

b) Unir por medio de vías apropiadas, los paseos públicos y playas balnearias entre sí y los principales barrios.

c) Destacar los principales edificios públicos existentes y ubicar los enumerados en el artículo 5º, dándoles de preferencia frente a plazas o a las intersecciones de avenidas que reunan las mejores condiciones topográficas y de situación apropiada por las necesidades y por la facilidad de acceso, teniendo en cuenta el destino de cada edificio...

Se dejaba a los concursantes la libertad de proponer los trazados que creyeran convenientes y la ubicación de los edificios públicos proyectados, fijando áreas y forma de las plazas; sólo se recomendaba que se tratase de conservar, en lo posible, las vías más importantes y de introducir pocas reformas en las zonas de mayor valor.

Los edificios públicos que los proyectistas deberían ubicar eran los siguientes:

a) Palacio de Gobierno, comprendiendo Presidencia de la República y Ministerio del Interior, Relaciones Exteriores e Instrucción Pública, un sólo edificio.
b) Ministerio de Obras Públicas.
c) Ministerio de Guerra y Marina.
d) Ministerio de Hacienda.
e) Ministerio de Industrias, Trabajo y Comunicaciones.
f) Palacio Municipal.
g) Palacio de Justicia.
h) Escuela de Ingenieros y Arquitectos.
i) Teatro Municipal.
j) Hospital Central de Clínicas.
k) Jefatura Política.
l) Biblioteca Nacional.
m) Museo Nacional.
n) Arsenal de Guerra.
o) Correos y Telégrafos."

"Urbanización. El Concurso Internacional de Proyectos para el Trazado General de Avenidas en la Ciudad de Montevideo". Revista "Arquitectura". Montevideo, 1920. Pág. 4.

(5) **CIUDAD DE MONTEVIDEO**

Se aprueba el plano regulador de su planta urbana

Montevideo, Setiembre 12 de 1912.

Considerando: Que la ley de fecha 6 de Julio de 1911 autorizó al Poder Ejecutivo para proceder de inmediato a la ejecución del proyecto general de trazado de avenidas y ubicación de edificios públicos, plazas, etc., en la ciudad de Montevideo, mediante concurso.

Considerando: Que como consecuencia de esa autorización y con el resultado que es de pública notoriedad, se efectuó en Enero del corriente año dicho concurso, al que concurrieron proyectistas del país y del extranjero.

Considerando: Que posteriormente, en Junio próximo pasado, el Poder Ejecutivo constituyó una Comisión técnica compuesta de los señores ingeniero José P. Gianelli, Jefe de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas; del arquitecto don Eugenio Baroffio, Jefe de la Sección Arquitectura de la Junta Económico-Administrativa de la Capital; y del señor Augusto Guidini, que obtuvo el primer premio en dicho concurso, con el cometido de preparar el plano regulador definitivo, teniendo en cuenta los resultados de aquel concurso y las demás condiciones especificadas en el decreto expedido en aquella fecha.

Considerando: Que la referida Comisión técnica ha dado cima a su cometido elevando al Poder Ejecutivo las diversas soluciones a que arribó y los fundamentos que justifican cada una de ellas.

Considerando: Que entre esas soluciones, el Poder Ejecutivo considera la más aceptable aquella cuya adopción aconseja también en primer término la expresada Comisión.

El Presidente de la República decreta:

Artículo 1º — Apruébase el plano regulador de la planta urbana de la ciudad de Montevideo, comprendida entre la calle Ciudadela y el Bulevar Artigas, formulado por la Comisión técnica citada y que lleva el número 6 de las soluciones propuestas por dicha Comisión.

2º — El plano de la referencia, debidamente firmado y sellado, será custodiado en el Archivo Gráfico del Ministerio de Obras Públicas.

3º — Comuníquese, insértese en el L. C. y publíquese.

Batlle y Ordóñez

V. B. Soudriers

[ARMAND UGON, E.; CERDEIRAS ALONSO, J. C.; ARCOS FERRAND, L.; GOLDARACENA, C. "Compilación de Leyes y Decretos." Mdeo. 1930. T. XXXIII (1912), pág. 371.]

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION DE ARQUITECTURA

Algunos trabajos realizados por la Sección Embellecimiento de Pueblos y Ciudades.

AÑO 1916

Plano regulador de la ciudad de Mercedes.

Plano regulador de la ciudad de Paysandú.

Plano regulador de la ciudad de Salto.

Plano regulador de la ciudad de Melo.

Pueblo Joaquín Sant 'Anna.

Barrio Salto Nuevo.

Parque Nacional de Carrasco.

Barrio - Jardín anexo a la Cárcel Penintenciaria.

Parque Municipal para la ciudad de Treinta y Tres.

AÑO 1917

PRESCRIPCIONES GENERALES para el trazado de Ciudades y Aglomeraciones Urbanas de la República.

PROYECTO DE LEY sobre creación de nuevos centros de población y modificación de trazado de los existentes.

LEY sobre confección de planos y extensión y embellecimiento para las ciudades y pueblos de la República.

Alineación de la Avenida que limita el Parque Rodó al Sud del edificio ocupado por el Museo Nacional de Bellas Artes.

Anteproyecto de plano regulador para la ciudad de Artigas.

Anteproyecto de ornamentación de la Plaza Constitución de la Ciudad de Paysandú.

Replanteo del Parque Nacional de Carrasco.

Cementerio de Mercedes.

Ante-proyecto del kiosco para la Plaza Independencia de la Ciudad de Durazno.

Entrada para el cementerio de la ciudad de Durazno.

AÑO 1918

Rambla de los Pocitos-Carrasco.

Gruta proyectada para la plaza de la ciudad de Durazno.

Plano regulador de la ciudad de Colonia.

Parque Nacional de Carrasco.

Proyecto de Extensión y Embellecimiento para la ciudad de Florida.

Plaza de Deportes para Sarandí Grande.

Fuente para la Plaza Constitución de la ciudad de Paysandú.

Anteproyecto de baños populares.

AÑO 1919

Proyecto de Barrio Obrero.

Pabellón de baños para la Plaza de Deportes de Paysandú.

Ante-proyecto ampliando la planta urbana de la ciudad de Rocha.

Pabellón de baños para la Plaza de Deportes de Sarandí Grande (Florida).

PROYECTO DE LEY sobre ensanche económico de Vías Públicas.

PROYECTO DE LEY sobre confección de planes de ensanche y embellecimiento para las capitales de los Dptos. de la República con excepción de Montevideo.

Fuente de información: MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS. DIRECCION DE ARQUITECTURA. "Contribución de la Sección Embellecimiento de Pueblos y Ciudades al Primer Congreso Pan Americano de Arquitectos celebrado en la ciudad de Montevideo". Marzo de 1920.

(7) Montevideo, 29 de noviembre de 1904.
Ley por la que se destina el terreno de la plaza General Flores para emplazamiento del Palacio Legislativo.

LEY Nº 2918

R. tomo 178, págs. 106, 118 a 132
S. tomo 84, págs. 157 a 160.

PALACIO LEGISLATIVO

Destínase el terreno para emplazamiento de su edificio

El Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General, decretan:

Artículo 1º Destínase para la construcción del Palacio Legislativo, el terreno ocupado por la plaza "General Flores", en la calle Agraciada, y la parte de la calle Panamá, comprendida entre dicha plaza y la manzana inmediata al Norte, designada con el número 376 en el plano de esta ciudad.

2º Declárase de utilidad pública la expropiación de la manzana número 376, ubicada en la calle Agraciada entre Panamá y Sierra, con el fin de destinarla a plaza pública en sustitución de la que ocupará el Palacio Legislativo y procédase por el Poder Ejecutivo a realizar dicha expropiación con arreglo a la legislación vigente.

El Poder Ejecutivo podrá tomar posesión de los terrenos cuyos propietarios creasen dificultades a la expropiación, previa consignación de una cantidad prudencial fijada por el Juez para cubrir su importe.

3º La Comisión procederá a enajenar en remate público, subdividiéndola en la forma que considere más conveniente, la manzana fiscal ubicada en la calle Agraciada entre Venezuela y Nicaragua destinada por la ley de liquidación del Banco Nacional, promulgada el 10 de febrero de 1896, para la construcción del Palacio Legislativo. La Comisión, representada por su Presidente y Secretario, recibirá el importe de las ventas, pero las escrituras de traslación de dominio serán otorgadas por el Poder Ejecutivo.

4º La Comisión abonará el importe de la expropiación con los fondos de que dispone. Si resultase alguna diferencia entre el precio de aquella y el obtenido en las ventas a que se refiere el artículo anterior, deberá ella ser cubierta de rentas generales, incluyéndose esa suma, en la oportunidad debida, en el respectivo Presupuesto General de Gastos.

5º La Comisión del Palacio Legislativo, antes de proceder conforme a lo determinado en el artículo 3º, podrá dar a la Junta Económico - Administrativa preferencia para la compra, en un solo lote, de la referida propiedad, a fin de ser destinada a plaza pública.

6º Derógase el inciso 4º del artículo 29 de la citada ley de 10 de Febrero de 1896.

7º Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones de la Honorable Cámara de Senadores en Montevideo, a 23 de Noviembre de 1904.

Diego Pons
2º Vice-Presidente.

Enrique Laviña
2º Secretario.

Montevideo, Noviembre 29 de 1904

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese a quienes corresponda, publíquese e insértese en el R. N.

Batlle y Ordóñez.

José Serrato.

[ARMAND UGON, E.; CERDEIRAS ALONSO, J. C.; ARCOS FERRAND, L.; GOLDARACENA, C.: "República Oriental del Uruguay. Compilación de Leyes y Decretos. 1825-1930". Tomo 25. pág. 409 a 410.]

"El proyecto que resultó elegido en el curso internacional de 1904, obra del arquitecto Meano, fué estudiado con arreglo a las bases de la convocatoria, en que se destinaba para la construcción del Palacio la manzana comprendida entre las calles Agraciada, Venezuela, Pampas y Nicaragua, situada frente a la Iglesia de la Aguada.

El Palacio habría tenido, naturalmente, su frente sobre la calle Agraciada, o sea mirando al Este, y habría resultado rodeado por calles angostas, cuya amplitud, muy difícilmente hubiera podido ser aumentada sin perjuicio de la superficie útil destinada al edificio. De todos modos, la fachada principal, a la que Meano había dado una oportuna grandiosidad de masas, no habría podido tener por delante un espacio libre proporcionado a las exigencias perspectivas de la completa visión de su entera mole.

Considerándose bien pronto inadecuado ese terreno A para el objeto, se desistió de la primera idea y, abandonado, fué destinado más tarde para la función que hoy desempeña como Plaza de Ejercicios Físicos.

La atención de las autoridades competentes fué entonces dirigida hacia un terreno B más al Norte que el precedente y que constituían la zona ocupada por la Plaza General Flores y un triángulo edificado con modestas casas. Precisamente sobre la plaza se resolvió construir el nuevo Palacio; pero se proyectó entonces una disposición bien distinta de la que más tarde se adoptó.

En efecto, la primera idea fué la de colocar el edificio según su eje transversal paralelo a la calle Hocquart. El eje principal habría tenido entonces la dirección N. O. S. E. y la fachada en lugar de enfrentar el Sud como ahora, habría mirado al Noroeste. El espacio libre que dejaba la demolición de la zona edificada, resultaba así una plaza informe, o, mejor dicho, carente de forma que estuviera en armonía con la masa y el caracter del Palacio.

También esa ubicación se abandonó pronto para adoptar en su lugar la orientación actual por la que, coincidiendo el eje principal del Palacio con el eje de la calle Agraciada que sigue casi la dirección Norte-Sur, cada una de las cuatro fachadas resultó mirando a uno de los puntos cardinales.

Más, la fachada principal quedó por esa orientación mirando al Sud. Este inconveniente por el cual el elemeno más importante de la fábrica, resulta en gran parte sustraído al beneficio higiénico y estético de la acción solar, está compensado en la iniciativa con una ventaja bien considerable: la de procurar para el emplazamiento del Palacio una disposición lógica y franca, de la cual surgió la posibilidad de crear una verdadera plaza proporcionada a la importancia del Palacio mismo.

La Comisión adoptó entonces un plan que dotaba al Palacio de una plaza semicircular en su parte anterior y de amplitud tal que, aun demostrándose inferior a las exigencias efectivas de la masa arquitectónica

en construcción, podía ya afirmar el justo criterio con que se había apreciado la necesidad de crear un continente digno del contenido.

Estaban así las cosas a principios de 1913, cuando yo, llamado a dedicar mi actividad a la obra del Palacio, fuí estimulado para estudiar también este complemento indispensable de la gran construcción.

Un examen atento del plan y que ya había obtenido la sanción superior, me reveló con relativa facilidad algunos puntos débiles. Entre ellos: deficiencia en las dimensiones generales de la plaza; falta de oportunas visuales; injustificada irregularidad del lado posterior; inconveniente afluencia de las calles y consiguiente imposibilidad de crear con los nuevos edificios del perímetro, un digno marco para el Palacio.

Guiado por este primer proyecto y haciendo caudal de las observaciones críticas por él provocadas, me decidí, a fines de 1913, a estudiar una nueva forma de plaza, encerrando el problema para mi labor, dentro de las consideraciones prácticas que se resumen en el programa siguiente:

1º Fijar las dimensiones de la plaza proporcionalmente a la mole del palacio en construcción.

2º Crear en correspondencia con el frente principal hacia la calle Agraciada, un punto de vista lejano que permita abrazar el conjunto del edificio, independientemente de los límites fijados para la plaza.

3º Regularizar la afluencia de las diferentes calles a la Plaza en forma que no se afecte la euritmia de los edificios que la circundan.

4º Acentuar la importancia de los cuerpos centrales de los costados del Palacio, haciendo concurrir a ellos la llegada de las calles principales.

5º Regularizar el lado Norte de la Plaza y estudiar una conveniente unión entre la plaza misma y los edificios de la Facultad de Medicina, valiéndose de la alineación de la Avenida General Flores.

6º Crear alrededor del Palacio una gran plataforma horizontal en terraza que haga independiente el edificio, de las irregularidades planimétricas derivadas de los diferentes niveles de sus adyacencias.

7º Fijar un tipo de edificio con pórticos, para el perímetro de la Plaza, y estudiar con relación al Palacio las dimensiones que han de darse a esos mismos edificios.

Este es el programa del cual surgió el primer anteproyecto en que yo concretaba mis ideas generales y con el cual las hacía conocer a la H. Comisión del Palacio a principios de 1914. [...]

La amplificación pura y simple de la Plaza, no acompañada de un estudio racional de las adyacencias y de las afluencias de las Calles sobre la plaza misma, modificando mi primitivo proyecto, hizo ver luego facilmente la necesidad de realizar nuevos estudios. [...]

Una nueva serie de observaciones y de estudios que aquí no es del caso referir me llevó a concretar los dos proyectos (desemejantes entre si por una sola particularidad secundaria) que presenté a la H. Comisión el 1º de Enero de 1920, [...]

Aprobando mi informe y colocándose en el mismo punto de vista por mi elegido, la H. Comisión fijó entonces su preferencia sobre el proyecto señalado con la letra B y resolvió enseguida la iniciación de los trámites requeridos por expropiaciones necesarias.

Me encomendaba al mismo tiempo el complemento de mi trabajo con el estudio de un anteproyecto de mejoramiento de las condiciones de la calle Agraciada en el trozo que va desde el Palacio hasta la Avenida General Rondeau.

Observando detenidamente las condiciones actuales de esa calle y si se tiene en cuenta la importancia que ella está destinada a adquirir cuando esté terminado y ya en función el Palacio Legislativo, saltan facilmente a la vista sus defectos más graves: deficiencia de anchura, irregularidades altimétricas e inconveniente desviación del eje principal en el trozo de su afluencia a la Avenida General Rondeau.

Para la deficiente anchura es remedio de fácil aplicación el de aumentar la sección de la calle de 21 a 30 metros, de manera que la actual línea de edificación venga a indicar aproximadamente el cordón de las nuevas aceras [...]

Por otra parte, el ejemplo de la gran capital vecina, demostraría como en breve período de años sería posible, sin grandes sacrificios para el erario público, realizar esa iniciativa. [...]

Después de madura reflexión me he inclinado hacia la solución que aquí propongo.

Aprovechando del cruce de la calle Cerro Largo con gèneral Rondeau (que coincide casi geométricamente con la prolongación del eje de Agraciada), se formaría una plaza eliptica a la cual puedan afluir regularmente las diferentes calles."

MORETTI, Gaetano. Arq. "Palacio Legislativo de Montevideo. Plan regulador de la Plaza y afluencia de las calles adyacentes." Montevideo 1921. págs. 6 a 31.

(8) DECRETO Nº 1070

RAMBLA PORTUARIA

LA ASAMBLEA REPRESENTATIVA

Decreta

Artículo 1º Apruébase el trazado de las vías de tránsito que a continuación se mencionan, señalado en los planos adjuntos, refrendados por la Mesa y la Comisión de Obras y Servicios de la Cámara Departamental.

a) Rambla Portuaria, con un ancho de sesenta (60) metros

b) Diagonal Uruguay-Rambla Portuaria, desde Florida hasta la Rambla Portuaria, con un ancho de treinta (30) metros.

c) Calle Florida, desde Uruguay a Rambla Portuaria, con un ancho de veinticinco (25) metros.

d) Calle Pérez Castellanos, tomando como eje la prolongación del eje del nuevo edificio de la Aduana, y conservando la línea Este actual de dicha calle.

e) Calle Reconquista, con un ancho de diesiséis (16) metros realizándose el ensanche sobre la línea Sur.

f) Calle Ciudadela, con un ancho de veintidós (22) metros, desde la plaza Independencia hasta la Rambla Sur.

g) Calle: Parte de Miguelete, y calle La Paz hasta Sierra, con un ancho de veinticinco (25) metros, ensanchándose además el trozo desde su iniciación hasta Agraciada, por el lado Norte, hasta la línea del edificio de la Estación del Ferrocarril Central.

h) Calle Isla de Flores, con un ancho de veinte (20) metros, desde la calle Yí hasta su intersección con la Rambla Sur.

j) Diagonal Médanos y Gonzalo Ramírez-Rambla Sur.

k) Diagonal Curuguaty, con un ancho de veinte (20) metros hasta la Rambla Sur.

l) Calle Minas, con un ancho de veintiséis (26) metros, en toda su extensión.

ll) Calle Sierra, con un ancho de treinta (30) metros, desde el Palacio Legislativo y su prolongación directa hasta la avenida 18 de julio.

m) Calle Rivera, con un ancho de veinticuatro (24) metros, desde Brandzen hasta Arenal Grande.

n) Rectificación de las calles adyacentes al Palacio Legislativo y a la avenida Agraciada.

ñ) Calle Panamá, con un ancho de veinticinco (25) metros tomados sobre la acera Sur, desde el Palacio Legislativo hasta la calle Paraguay.

Art. 2º A las nuevas alineaciones que se fijan en los planos respectivos, deberán sujetarse todos los edificios que se construyan, ya sea en forma total o parcial, dentro de la parte afectada por las nuevas líneas, autorizándose, sin embargo, las reconstrucciones hasta un valor total equivalente al 20% del de aforo para la Contribución Inmobiliaria en la parte no afectada, y permitiéndose, en todos los casos, las obras de conservación e higiene. Queda obligado el Concejo de Administración Departamental, en

los casos en que crea conveniente no autorizar reparaciones, a proceder a la expropiación inmediata. El Concejo de Administración Departamental, podrá sin embargo, autorizar, cuando lo juzgue conveniente, obras de pequeño monto en la parte afectada por las líneas de ensanche, dentro del 20 % establecido como máximo, no pudiendo su valor exceder del 5 % del aforo en ningún caso.

Art. 3º En las propiedades afectadas por los trazados de la rambla Portuaria, Diagonal Uruguay-Rambla, prolongación de Sierra hasta 18 de Julio, etc., es decir, en todas aquellas propiedades total o casi totalmente afectadas por los proyectos de ensanche, apertura o regularización de calles y avenidas que se aprueban por este Decreto, sólo se autorizarán obras de conservación e higiene.

Art. 4º Autorízase al Concejo de Administración para abrir un rubro "Expropiaciones", hasta la suma de trescientos mil pesos ($ 300.000), cuya financiación podrá ir realizando con el producto de las economías que se obtengan, sin perjuicio del pago puntual de las obligaciones contraídas, al que se cargará la realización del plan de obras a que se refiere este Decreto.

Art. 5º Quedan designadas para ser expropiadas las propiedades que se señalan con tinta amarilla en los proyectos respectivos, y cuya relación se acompaña.

Art. 6º El Concejo de Administración Departamental reglamentará el presente Decreto.

Art. 7º Comuníquese. Sala de Sesiones de la Asamblea Representativa a 17 de setiembre de 1928. — TEODOSIO LEZAMA, Presidente. — JULIO BAUZA PUIG, Secretario.

Montevideo, 19 de setiembre de 1928.

EL CONCEJO DE ADMINISTRACION DE MONTEVIDEO,

RESUELVE:

Cúmplase, acúsese recibo, publíquese, comuníquese y encomiéndese a la Contaduría proyecte la reglamentación del artículo 4º del precedente Decreto.

Hecho, archívese.

Por el Concejo: Juan P. Fabini, Presidente. - Francisco Pacheco, Secretario.

["Comisión Financiera de la Rambla Sur. Compilación de decretos de la Asamblea. Representativa Departamental concernientes a la Comisión" Mdeo. 1936. p. 9 a 11.]

(9) AVENIDA AGRACIADA

DECRETO Nº 1037

La Asamblea Representativa de Montevideo, decreta:

Artículo 1º Apruébase el trazado definitivo de la Avenida Agraciada y su prolongación hasta la Avenida 18 de Julio, con un ancho de cuarenta (40) metros conservando como eje de la misma el eje actual del primer trozo que arranca del Palacio Legislativo.

Art. 2º Las propiedades afectadas por las nuevas líneas señaladas con tinta amarilla en el plano respectivo y establecidas en la relación correspondiente, serán total o parcialmente expropiadas, según resulte de la afectación que dichas líneas determinen.

Art. 3º A medida que se vayan adquiriendo las propiedades afectadas por la expropiación, se procederá a la venta de los edificios para ser demolidos en el más breve término.

Art. 4º Las obras de apertura y ejecución así como todo lo referente al plan definitivo de financiación de la Avenida Agraciada, estarán a cargo de la Comisión Financiera de la Rambla Sur, creada por el Decreto Nº 721, con exclusión de la pavimentación y el alcantarillado que se efectuarán por el Concejo de Administración Departamental de acuerdo con las leyes vigentes. La parte del pavimento que le corresponde al Municipio será cubierta con los recursos que se crean por este Decreto. La referida Comisión Financiera tendrá con respecto a las nuevas obras, cuya realización se les comete las mismas facultades que se le atribuyen en el expresado Decreto para la realización de la Rambla Sur.

Art. 5º Queda autorizado el Concejo de Administración Departamental, para contratar con una firma o sindicato bancario de reconocida responsabilidad y de acuerdo con el dictamen de la Comisión Financiera de la Rambla Sur, previa licitación pública, un empréstito Municipal hasta la suma de CINCO MILLONES DE PESOS en moneda uruguaya ($ 5:000.000.00), o su equivalente en Bonos que se denominará "EMPRESTITO AVENIDA AGRACIADA".

[...]

Art. 19. Comuníquese. - Sala de Sesiones de la Asamblea Representativa a 18 de Junio de 1928. - Teodosio Lezama, Vice Presidente. - Julio Bauzá Pouy, Secretario. - Concejo de Administración de Montevideo. - Montevideo, Junio 20 de 1928. - Cúmplase, acúsese recibo, publíquese, comuníquese y encomiéndese a la Comisión Financiera de la Rambla Sur, el estudio de la reglamentación respectiva.

Por el Concejo: Fabini, Presidente. - Francisco Pacheco, Secretario. Es copia fiel. Firmado: F. Pacheco.

["Comisión Financiera de la Rambla Sur. Compilación de decretos de la Asamblea Representativa Departamental concernientes a la Comisión". Mdeo. 1936. pág. 4 a 7.]

(10) "Parques públicos

La Municipalidad de Montevideo recibió en 1898 los terrenos de la playa Ramírez destinados a Parque Urbano por la ley de liquidación del Banco Nacional. La comisión liquidadora del Banco, inspirada en el deseo de sacar alguna utilidad de esos terrenos, los había arrendado por una miserable cantidad, que daba derecho a la empresa arrendadora para extraer enormes cantidades de arena, "hasta dejarlos —decía la Junta Económico-Administrativa en nota al Gobierno— en lamentable condición de degradación y deterioro".

Al ordenar el traspaso de la posesión a la Junta, dispuso a la vez el Gobierno que la comisión liquidadora entregara la suma de 60.000 pesos en Deuda de Liquidación, prevista en la misma ley para ser invertida en la formación del Parque.

Tal fue el punto de arranque de la formación del Parque Urbano, porque en el acto empezó allí la plantación de árboles, de acuerdo con el plan del jardinero en jefe del Municipio, señor Racine.

En el mismo año, completó la Municipalidad la adquisición de las 15 hectáreas autorizadas por la Asamblea con destino a ensanche del Prado. Entre las compras, figuraba la quinta de 3 hectáreas, frente al camino Suárez, donde hoy está instalado el Observatorio Meteorológico, por el precio de 7.300 pesos.

Accediendo a un pedido del presidente de la Sociedad Rural, doctor

(11) Parque Urbano

Carlos A. Fein, autorizó la Municipalidad la instalación, en una hectárea del Prado, del Laboratorio Agronómico que aquella institución había resuelto confiar al profesor don Julio Frommel.

Bajo la dirección de don José Arechavaleta y de don Cornelio Cantera, se organizó más tarde en el Prado el Jardín Botánico, con destino a estudios prácticos de Historia Natural, preferentemente de plantas indígenas, para profesores y alumnos universitarios —decía— el autor del proyecto doctor Juan Heguy.

Dentro del plan de ensanche y aprovechamiento del Prado, no quedó olvidado el fundador del parque primitivo, notable en su época por la riqueza de la flora y de la fauna allí acumulada. A la avenida principal del gran paseo, se le dió el nombre de José Buschental."

ACEVEDO, Eduardo. "Historia del Uruguay" Anales de la Universidad. Entrega Nº 124. Mdeo. 1929.

(11) Parque Urbano

Expropiación para el ensanche

Ministerio del Interior.

Montevideo, 18 de Diciembre de 1911.

Vista: La ley de liquidación definitiva del Banco Nacional de fecha 6 de Febrero de 1896, ley cuyo artículo 23, al adjudicar á la Junta Económico-Administrativa de la Capital terrenos para la formación del Parque Urbano, declaró la utilidad pública de la expropiación de las áreas contiguas que fueran necesarias para aquel objeto:

Considerando: Que en virtud de esa declaración legislativa de expropiación está cumplido el requisito señalado en el inciso 1º del artículo 447 del Código Civil, debiendo, en consecuencia, procederse, de acuerdo con el inciso 2º del mismo artículo, á designarse por el Poder Ejecutivo las propiedades que deben expropiarse para la completa formación del referido paseo público;

Considerando: Que dicho paseo debe prolongarse en su extensión Sudeste hasta el encuentro del Bulevar Artigas y el faro de Punta Brava, para que, tomando las alturas de esa punta, adquiera el área la situación topográfica y las perspectivas dominantes que le son necesarias á fin de constituir un parque marítimo que por sus proporciones y atractivos naturales contribuya al embellecimiento de la Capital;

Considerando: Que el Parque Urbano, en su estado actual, por su reducida extensión, su aereación precaria y sus deficiencias panorámicas, no llena los fines estéticos y las necesidades higiénicas que se tienen en vista al trazarse y ejecutarse los paseos públicos que sirven de desahogo y esparcimiento á las ciudades de población considerable;

Considerando: Que la expropiación de los terrenos necesarios para el ensanche referido se hace indispensable también para proseguir las obras de conexión de la rambla marítima de los Pocitos con la playa Ramírez y de ésta con la futura Rambla Sur, que precisamente debe terminar en el costado Oeste actual del Parque Urbano, de modo que se pueda asegurar la ejecución del paseo marítimo sin solución de continuidad desde el extremo de la calle Sarandí hasta los Pocitos.

Considerando: Que la ejecución de grandes obras edilicias como la de que se trata, lejos de suponer gastos improductivos, significa una colocación remuneradora de los caudales públicos, pues aparte de que ella se tiende á mejorar las condiciones higiénicas de los habitantes de la ciudad y á contribuir, desde ese punto de vista, al bienestar colectivo, todo lo que se invierta racionalmente en el embellecimiento urbano de las ciudades tiene su compensación, aún del punto de vista estrictamente económico, en la concurrencia de forasteros que dichas obras estimulan;

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º Desígnase sujetas á expropiación las áreas de terrenos particulares sitos entre la propiedad municipal actualmente afectada al Parque Urbano, calle Samayúa, camino del Hipódromo, Bulevar General Artigas y río de la Plata.

Art. 2º Desígnase también sujeta á expropiación el área de terreno propiedad de la Sociedad Comercial de Montevideo que linda con el faro de Punta Brava por el Sur y con la propiedad de don Francisco Piria por el Norte, y en esta última una faja de terreno de la costa Oeste de cuarenta metros de ancho, tomados desde la línea de las aguas más altas.

Art. 3º Los fondos necesarios para el pago de las expropiaciones serán tomados del Tesoro Nacional y arbitrados según ley, cuyo proyecto someterá oportunamente el Poder Ejecutivo á la Honorable Asamblea General.

Art. 4º Los terrenos expropiados serán entregados á la Junta Económico-Administrativa de la Capital á los fines expresados en los considerandos de este decreto, debiendo concertarse oportunamente la forma de reintegro total ó parcial que el Municipio hará al Estado de los fondos destinados al pago de expropiaciones.

Art. 5º Comuníquese, publíquese e insértese.

Rúbrica del señor Présidente

PEDRO MANINI RIOS

["Registro Nacional de Leyes, Decretos y otros documentos de la República Oriental del Uruguay. 1911". Mdeo. 1913. Pág. 878 y 879.]

(12) BALNEARIO DE CARRASCO

SE AUTORIZA SU ESTABLECIMIENTO

Ministerio de Instrucción Pública

Montevideo, Mayo 31 de 1912.

[...]

El Presidente de la República, decreta:

Artículo 1º Fíjase un plazo máximo de tres años á contar desde la fecha de esta resolución para que la Sociedad "Balneario de Carrasco", dé cumplimiento á las siguientes obligaciones:

A) Construir en la playa de Carrasco del Departamento de Montevideo, un gran edificio para Hotel-Casino é instalaciones para balneario, que tendrá la ubicación que establece el plano presentado en este expediente y firmado por el arquitecto paisagista don Carlos Thays.

En el edificio ó edificios aludidos, instalaciones y anexos, la referida empresa deberá invertir una suma no menor de quinientos mil pesos, exclusión hecha del valor de los terrenos.

B) Construir una rambla con explanada anexa, abrir las avenidas, calles, plazas y jardines con los motivos de decoración general que se indican en el plano aludido.

[...]

Rúbrica del señor Presidente.

JUAN BLENGIO ROCCA

["Registro Nacional de Leyes y Decretos. Año 1912". Mdeo. 1913. Pág. 425.]

(13) PROYECTO DE DECRETO Nº 1708

RAMBLA COSTANERA

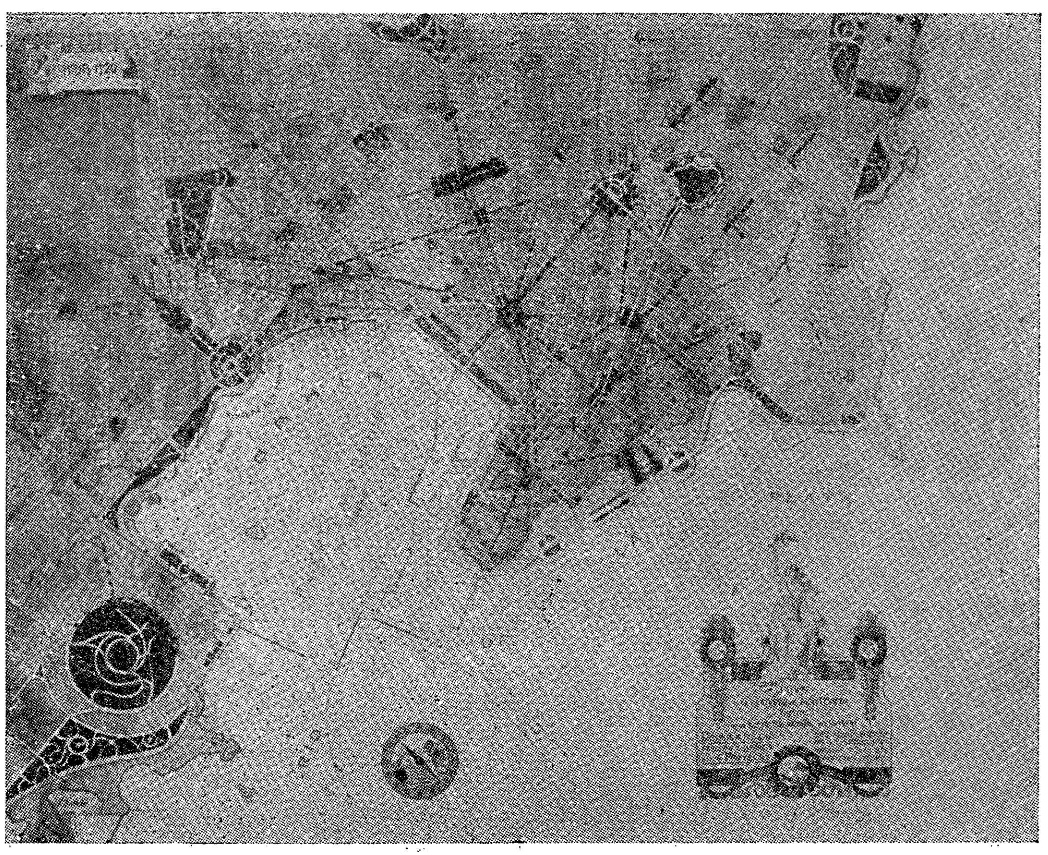
LA ASAMBLEA REPRESENTATIVA DE MONTEVIDEO.

Decreta:

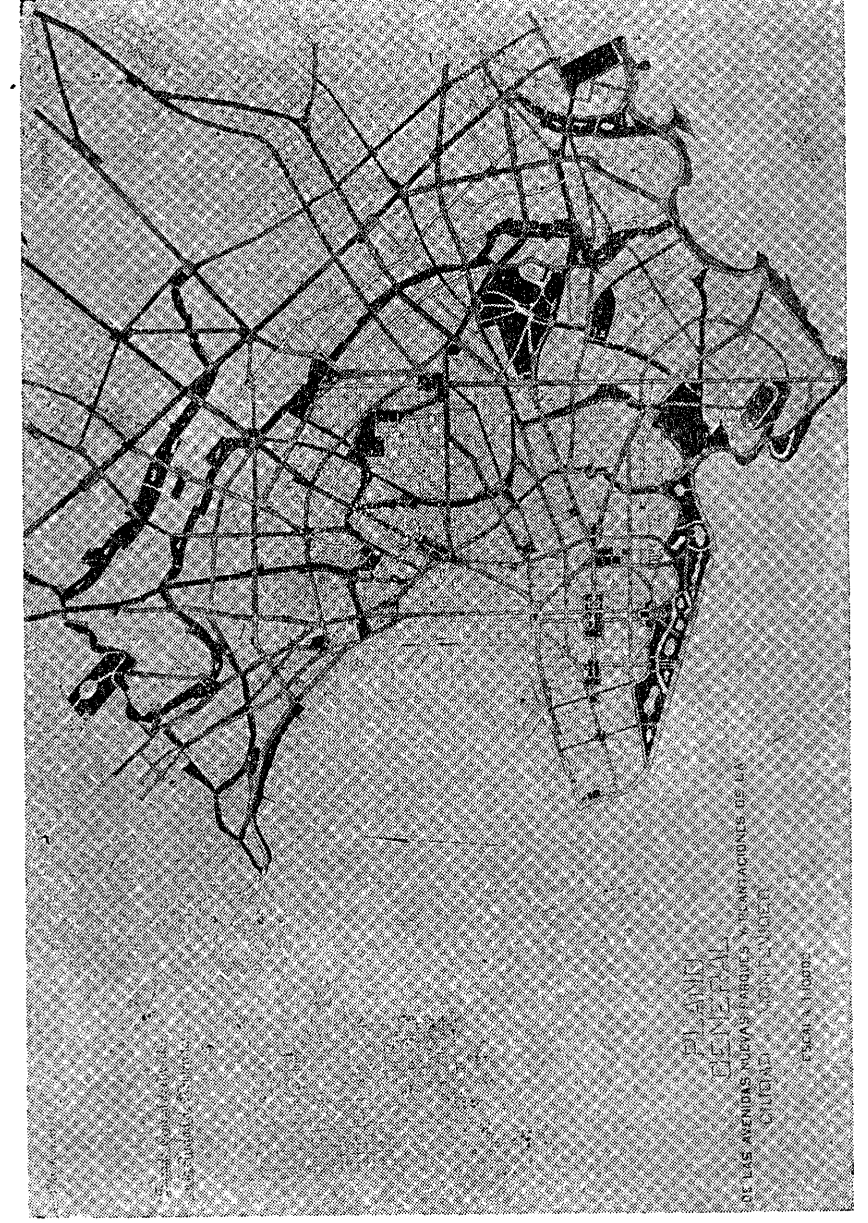
Artículo 1º Autorízase al Concejo de Administración Departamental de Montevideo, para contratar con una firma o sindicato bancario de notoria responsabilidad, previa licitación pública y con el asesoramiento de la Comisión Financiera de la Rambla Sur, un empréstito municipal cuyo monto no excederá de la suma de tres millones setecientos cincuenta mil pesos ($ 3.750.000.00) oro o su equivalente a la par legal en cualquier moneda. El producido de este empréstito se destinará integramente a expropiaciones y a la ejecución de las obras necesarias para la habilitación de la Rambla Sur; expropiaciones y obras de prolongación de la Rambla O'Higgins hasta el límite del Departamento de Montevideo, y a expropiaciones de propiedades comprendidas entre la Rambla Sur, Wilson y O'Higgins y el Río de la Plata, con exclusión de todo otro destino, ni aún con caracter de reintegro. Este empréstito se emitirá en series, en títulos que se denominarán "Bonos Rambla Costanera de Montevideo", de la siguiente manera:
[...]

Sala de Sesiones de la Asamblea Representativa a 28 de Diciembre de 1931.

["Comisión Financiera de la Rambla Sur. Compilación de decretos de la Asamblea Representativa Departamental concernientes a la Comisión." Mdeo. 1936. Pág. 13 a 17.]



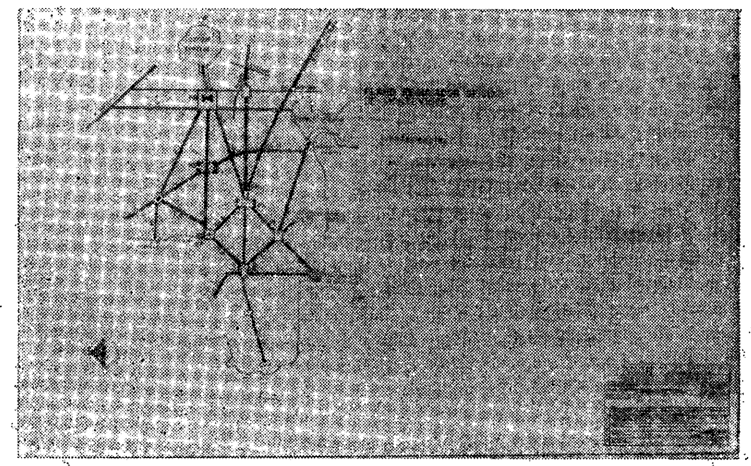
Concurso de las Avenidas, Primer premio, Arq. Augusto Guidini.



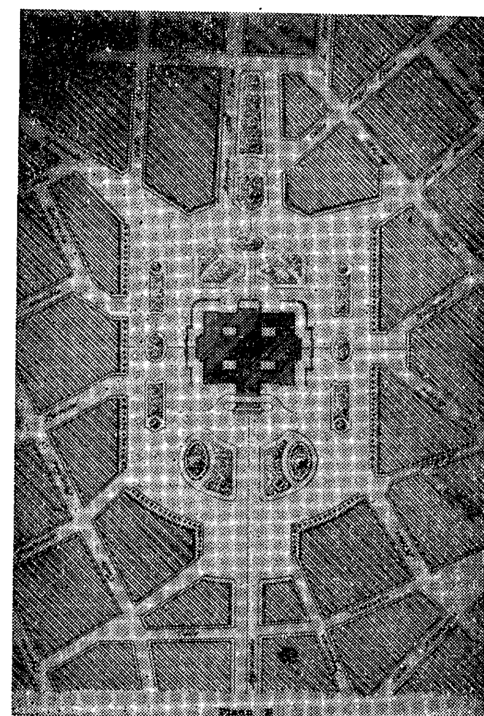
Concurso de las Avenidas. Segundo premio. Arq. Joseph Brix.

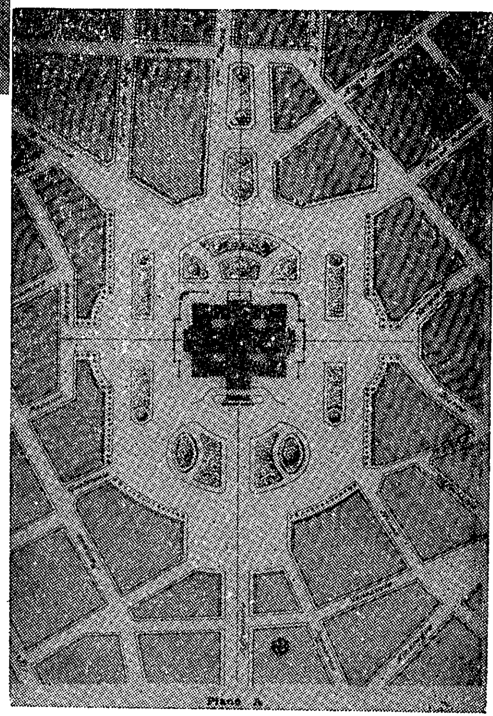


Concurso de las Avenidas. Tercer premio. Arq. Eugenio Baroffio.

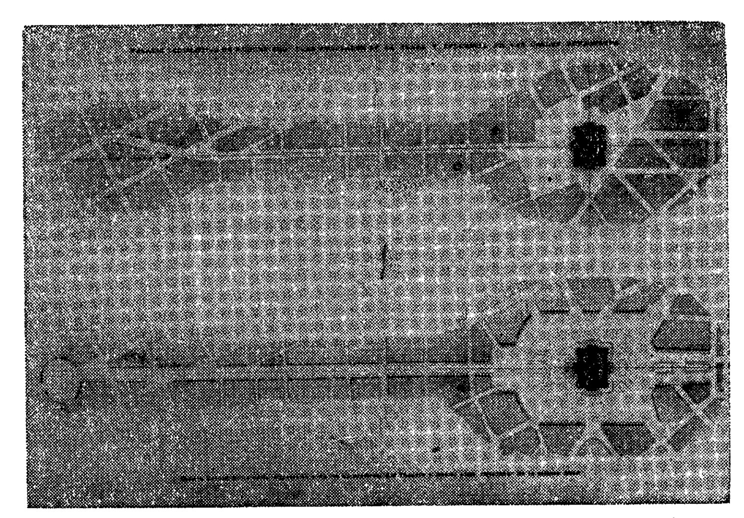


Plano Regulador Oficial de Montevideo. Autores: A. Guidini, E. Baroffio, J. Gianelli. Interpretación gráfica del I. H. A.

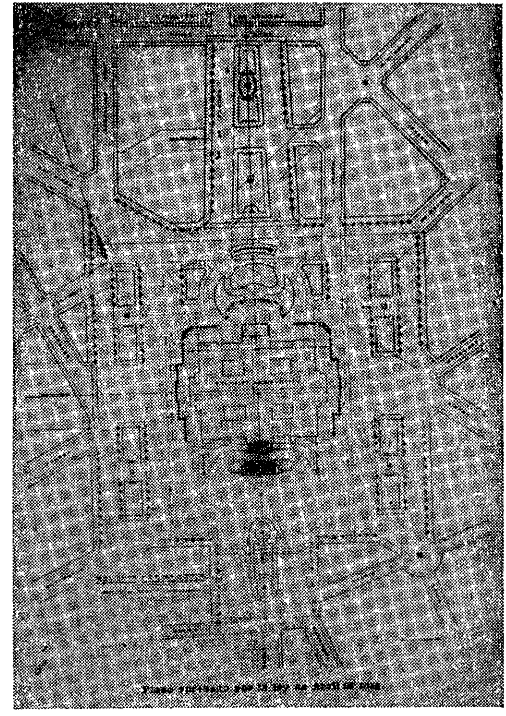




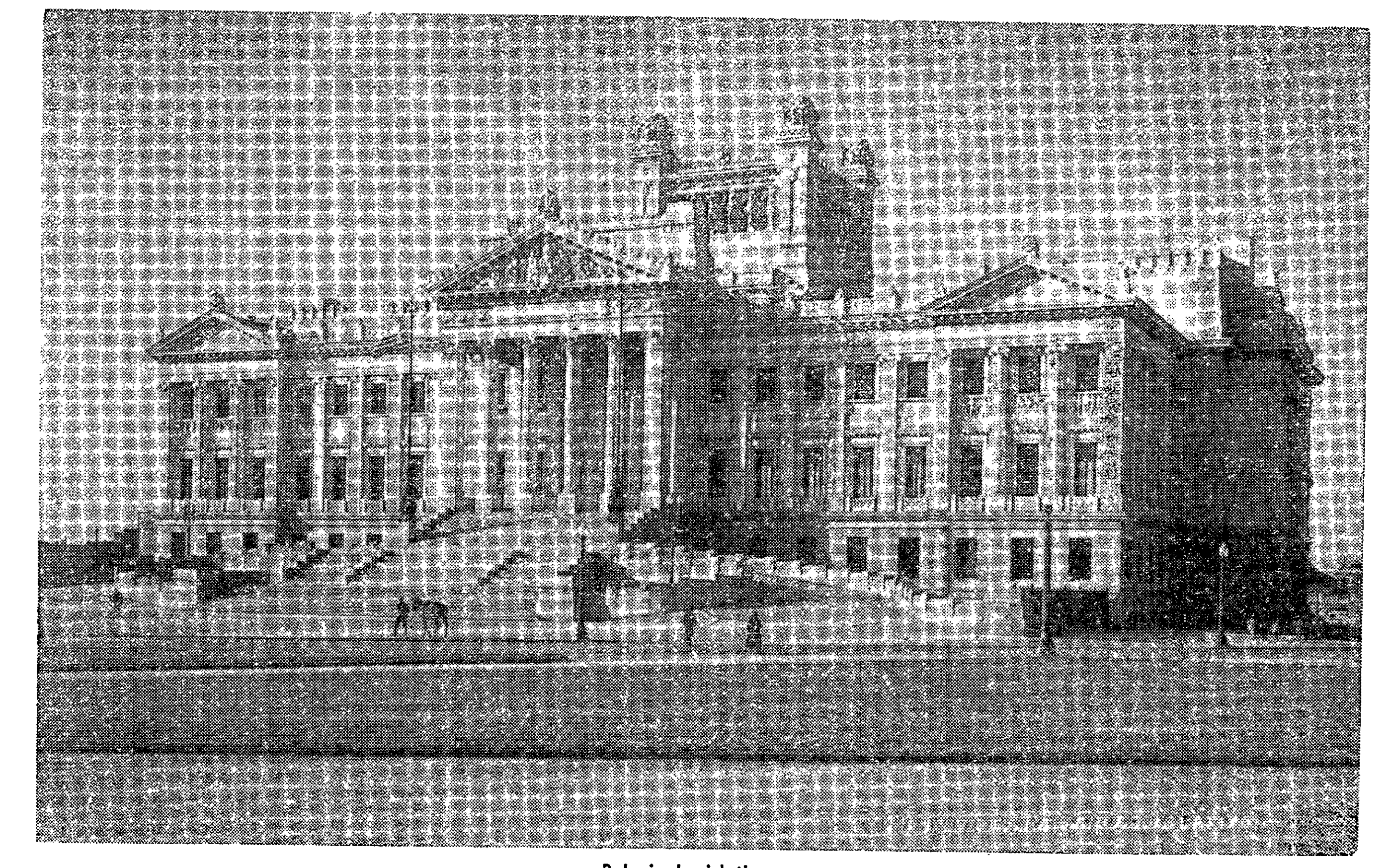
Estudios de Moretti para las adyacencias del Palacio Legislativo.



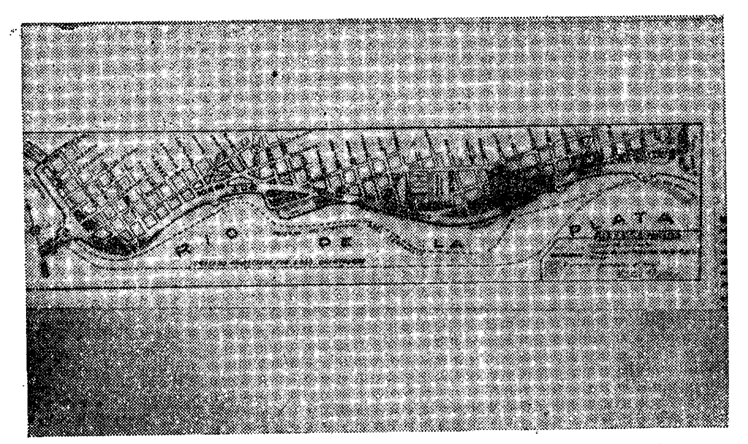
Ordenamiento de la Plaza del Palacio Legislativo y Av. Agraciada. Autor: G. Moretti.



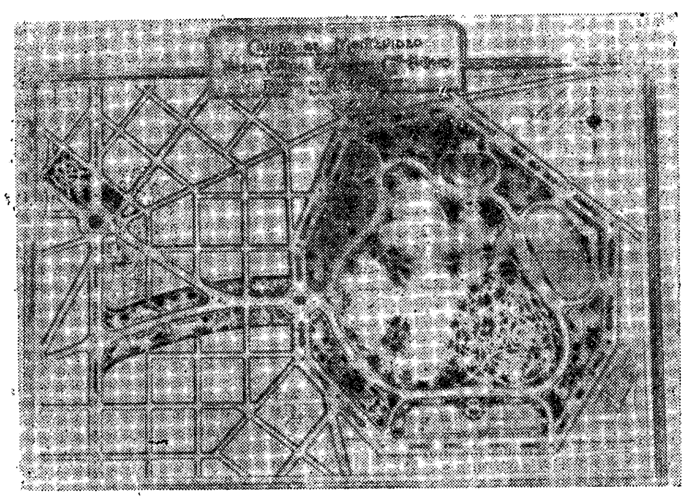
Ubicación del Palacio Legislativo y ordenamiento de las adyacencias. Plano aprobado por la ley de abril de 1915.



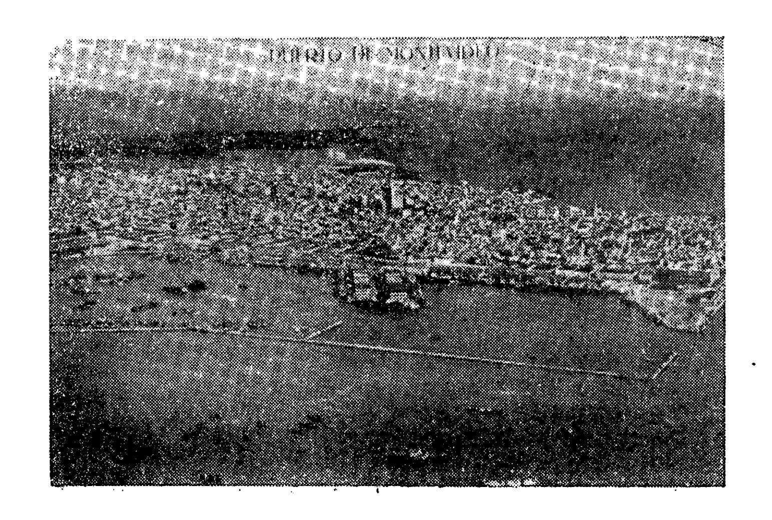
Palacio Legislativo.

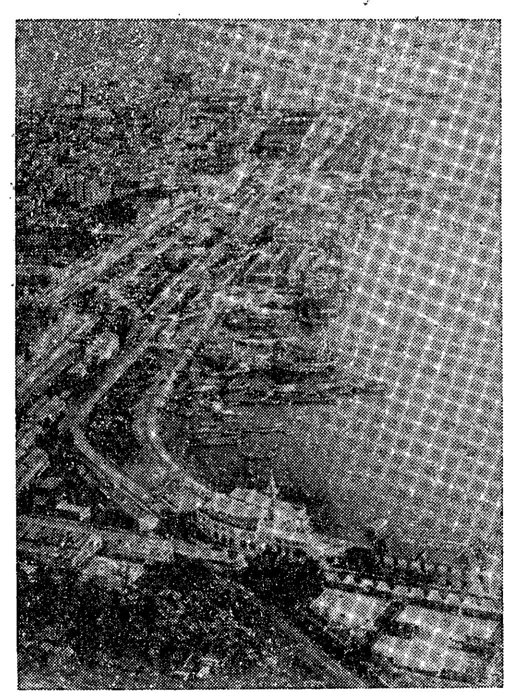


Plano de la Rambla Sur, con indicación de los terrenos ganados al mar.
Trazado ejecutado. Ing. J. Fabini.



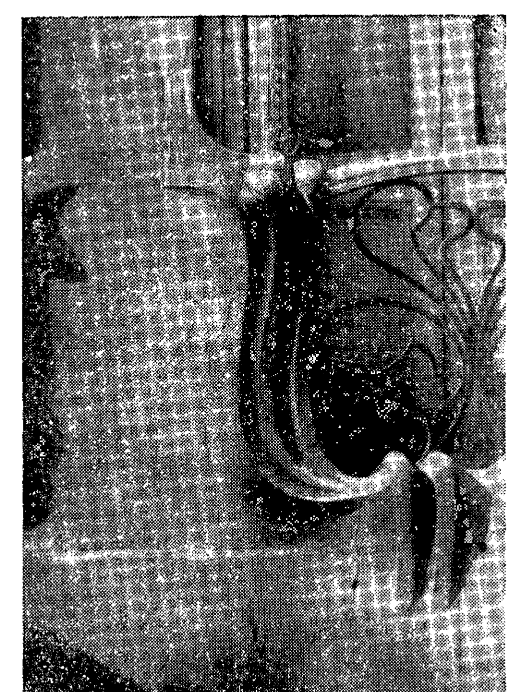
Trazado general del Parque Central (hoy Parque José Batlle y Ordóñez).



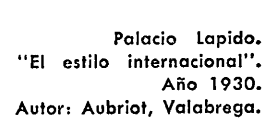


Puerto de Montevideo hacia 1930.

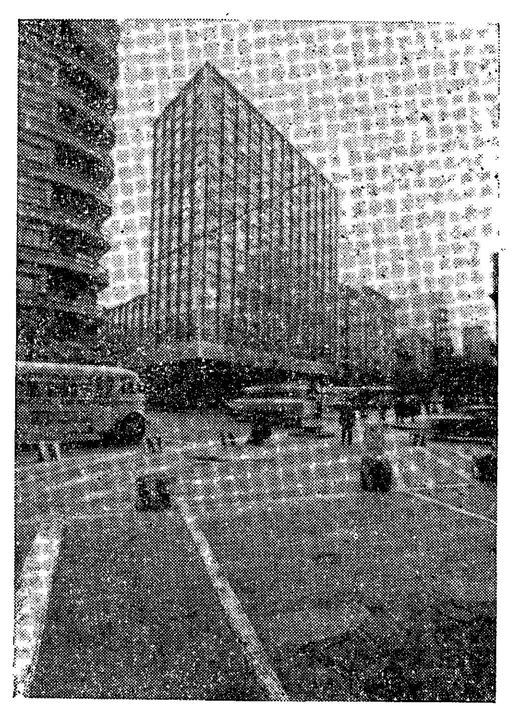
Plan Fabini. Año 1928. Interpretación gráfica del I. H. A.



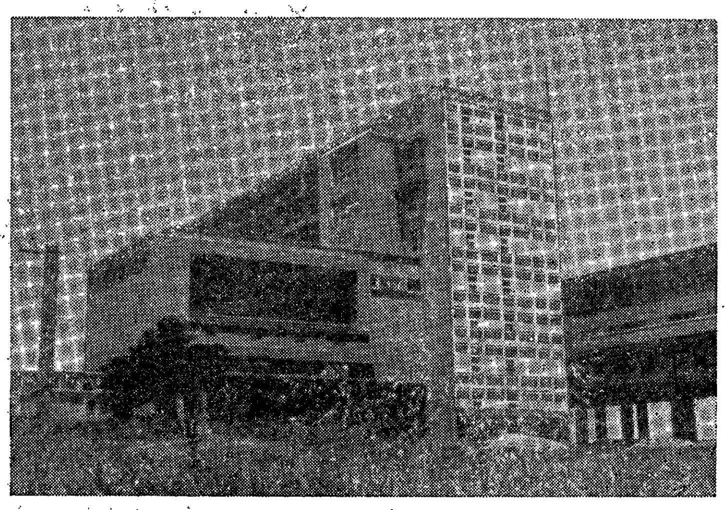
Art. Nouveau. Año 1904.
Autor: Arqs. Acosta y Lara, Guerra.



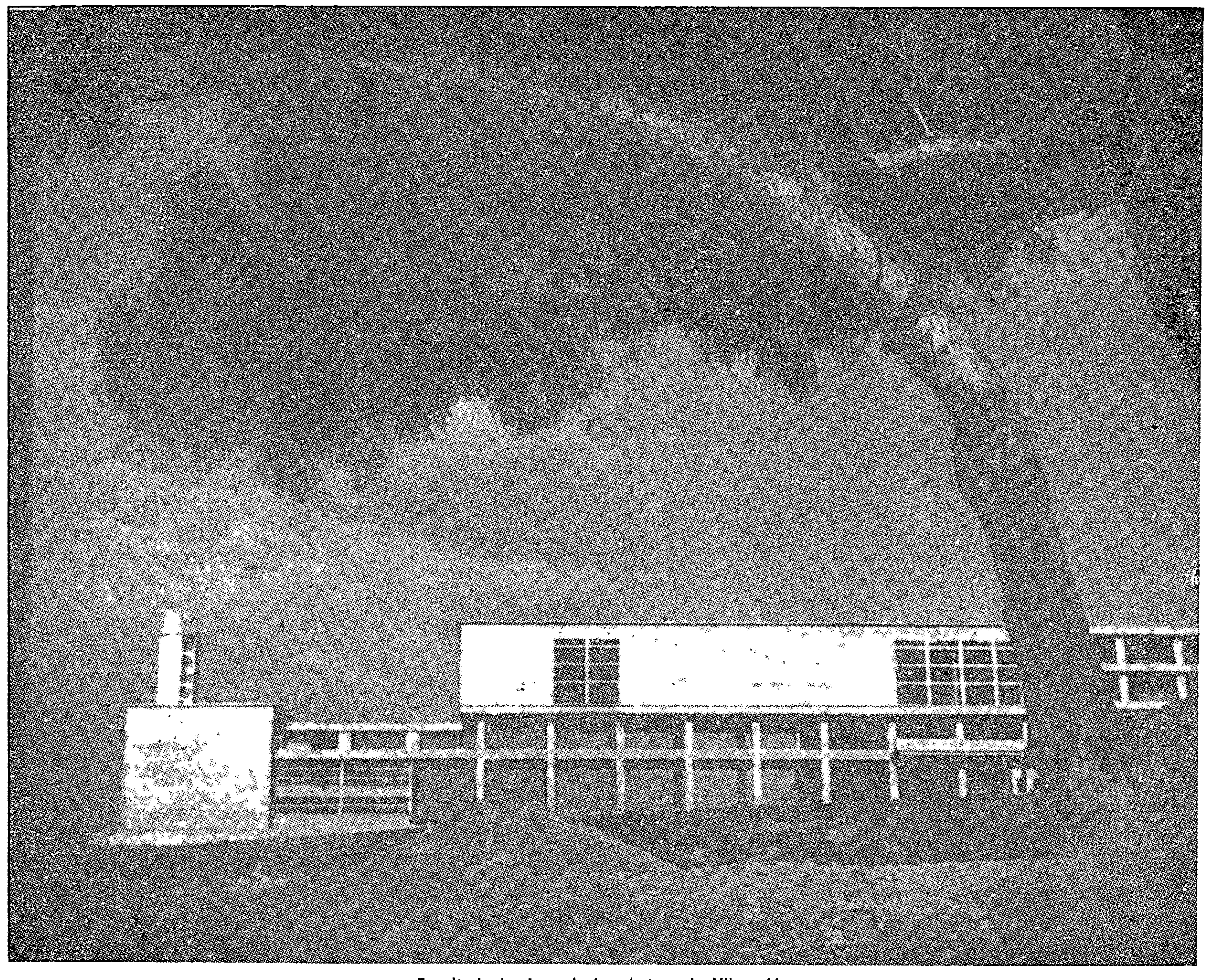
Palacio Lapido.
"El estilo internacional".
Año 1930.
Autor: Aubriot, Valabrega.



Banco de Crédito. "La influencia de los maestros europeos". Autor: J. A. Rius.



Facultad de Ingeniería. "La autenticidad en la arquitectura". Año 1938. Autor: J. Vilamajó.



Facultad de Ingeniería. Autor: J. Vilamajó.

CAPITULO VII

La ciudad en el centenario
El Plan Regulador

En el año 1930 Montevideo, ciudad capital de nuestra República, se apresta a celebrar jubilosa el Centenario de la Jura de la Constitución y algo más de dos siglos de existencia como principal centro urbano del oriente hipánico del Río Uruguay. Este festejo de carácter nacional, vastamente programado en todo el territorio de nuestro país, va a tener su centro y una significación especial en la ciudad capitalina.

La vieja ciudad colonial amurallada, ahora conocida como Ciudad Vieja; el plan de Reyes, generador de la Ciudad Nueva hasta el Ejido; la Ciudad Novísima, enclaustrada en los límites recticulares del actual Bulevar Artigas; la expansión sucesiva y cada vez más compleja y desordenada de la ciudad, que incorpora a su área urbana los pueblos y villas circundantes, convertidos en barrios; la especulación territorial con su resultante inevitable, el urbanismo topográfico o de agrimensores, cuya mano ejecutora real era el idóneo o el rematador, simbolizado en el genio y figura de Francisco Piria; el acoplamiento, sin un plan determinado de estos parcelamientos, unido al fenómeno de la conurbación y la aparición de la tendencia expansiva hacia el Este; todo ello es la ciudad de Montevideo en el año 1930.

La imagen del caos urbano, que desde comienzos del siglo se introduce en la conciencia de los hombres con responsabilidad en el gobierno público e integra la problemática que preocupa a un vasto sector de la

intelectualidad montevideana, terminará siendo centro de interés particular de los sectores vinculados a la producción privada.

El concepto liberal, basado en la especulación inmobiliaria dentro de un mercado donde sólo rige la ley de la oferta y la demanda, alimentará las causales del desorden urbano de Montevideo. La filosofía de base del sistema liberal del siglo XIX, en materia de especulación inmobiliaria, el parcelamiento privado no planificado del territorio a los fines de la ocupación urbana, no va a ser sustancialmente modificada, ni con la política intervencionista del Estado, iniciada a partir de Varela y Latorre, ni con la doctrina del "Estado Industrial", elaborada en la primera presidencia de José Batlle y Ordóñez e iniciada efectivamente en su segunda presidencia.

Es importante señalar que en esta materia no pueden generalizarse conclusiones valederas, que resultan efectivamente incontrovertibles en otros campos del proceso histórico nacional, donde la acción intervencionista primero y la política denominada de "Estado Industrial" después, conducen a modificaciones importantes en la concepción cualitativa de los hechos históricos nacionales. Estas premisas no son válidas para el campo urbanístico nacional, por lo menos en el grado absoluto de división en períodos históricos distinguibles, en particular, para la historia urbanística de la ciudad de Montevideo.

La tímida legislación comunal tiende fundamentalmente a ordenar la masa edificada y los espacios destinados a la circulación de uso público, en función de dos factores: el factor de orden higiénico-ambiental y el que resulta de la renovación progresiva de las técnicas de comunicación terrestre, que deriva primero en la incorporación del sistema tranviario y luego en la incorporación del sistema automotor. En 1905 Alejo Rossell y Rius introduce en Montevideo el primer automóvil, que es paseado triunfalmente por la avenida principal, con las aceras colmadas de público, que victorea una de las conquistas asombrosas de la inventiva de fines del siglo pasado, mientras su conductor realiza el recorrido ataviado de un ropaje especial, casi astronáutico, con apostura orgullosa, que para el recuerdo ha dejado la fotografía. Un detalle importante en el marco de estas festividades: el automóvil es paseado subido a un carro tirado por caballos; Montevideo tiene el invento pero aún no lo sabe usar. Exactamente un cuarto de siglo después, en el año del centenario, las estadísticas indican que en la ciudad de Montevideo circulan 37.000 automotores.

La legislación comunal recibe, en los decenios anteriores a 1930, la influencia de la doctrina urbana paisajista y de los conceptos de higiene ambiental, en su versión inicial, derivada de la teoría de ciudad jardín de la urbanística inglesa y el impacto de la tecnología aplicada a las comunicaciones, con sus inmediatas consecuencias en la estructura vial del territorio urbano. Pero esa doble incidencia de acción renovadora en la legislación comunal no varía, en su esencia, la concepción liberal con que esa legislación es estructurada. Analizada en su conjunto la legislación comunal es insuficiente y se limita a controlar dos elementos que constituyen

parte de la problemática urbana: la masa edificada y el dimensionado de las vías de circulación de uso público.

Los problemas fundamentales: el ordenamiento de la ciudad existente y el contralor de su crecimiento, no son abordados por la legislación comunal, porque ello implica el abandono de la concepción urbanística liberal, basada en la prevalencia de la iniciativa privada. Esa concepción urbanística liberal no fue modificada en su esencia doctrinaria e incluso resistió el embate de las nuevas concepciones económicas, determinantes de la acción de gobierno en otras esferas, incluída su política de ordenamiento territorial a escala nacional, como puede ser, a manera de ejemplo, la política vial iniciada en 1905, con la aprobación de la ley de Empréstito de Vialidad y Obras Públicas, que supone una ideología planificadora estatal, aplicada al problema de las comunicaciones viales, en todo el territorio nacional.

Existe en el Montevideo de 1930 un estado de conciencia en relación a un hecho, que no integraba el marco de las preocupaciones del montevideano de principios del siglo XX y que actualmente en 1970 es una forma de angustia: el caos urbano.

Es importante destacar que la iniciativa del Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo proviene de los círculos más importantes de la actividad privada, cuyo modo económico de existir primero y conservarse después, alimentan las causales del caos urbano que entonces se denuncia. La iniciativa privada tomará la vanguardia en la formulación de un Plan Regulador para la ciudad de Montevideo, cuya repercusión será vastísima y generará una nueva forma de conciencia a nivel del montevideano medio: la existencia de un caos urbano factible de ser ordenado.

La Comisión que patrocina y financia en sus primeras etapas la idea de la formulación de un Plan Regulador está constituída por José Serrato, Baltasar Brum, Alejandro Gallinal, Numa Pesquera y Horacio Mailhos. El equipo de técnicos seleccionados está integrado por los arquitectos Mauricio Cravotto, Octavio de los Campos, Hipólito Tournier, Américo Ricaldoni, Milton Puente y el ingeniero Santiago Michelini.

El Arq. Mauricio Cravotto será el conductor del mencionado equipo y en los hechos vinculará esa iniciativa privada, patrocinada por el Estado, con las doctrinas que en materia de enseñanza se aplican a través de la cátedra de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista, de la Facultad de Arquitectura, de la cual Mauricio Cravotto es Profesor Titular desde el año 1926. Posteriormente, en el año 1936, Mauricio Cravotto será designado Director del Instituto de Urbanismo, creado en ese mismo año. Esa vinculación importa, en la medida que el racionalismo urbanístico internacional y renovador se ha incorporado oficialmente a la Facultad de Arquitectura, mediante la citada cátedra. En ese sentido inciden también las publicaciones periódicas dedicadas a la difusión de la ideología racionalista y la visita, en calidad de conferencistas, de especialistas en materia urbanística.

En setiembre de 1926 León Jaussely dicta un cursillo de nueve conferencias sobre urbanismo en la Facultad de Arquitectura. Posteriormente en 1931 el Dr. Werner Hegemann dicta conferencias relativas a ese campo del conocimiento en la Facultad de Arquitectura y en la Universidad.

En 1928 se realiza en La Sarraz el primer congreso de los C. I. A. M. (Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna), congreso fundacional cuyo objetivo es organizar a los cultores de la corriente renovadora en arquitectura. En 1933 se formula la Carta de Atenas, documento donde se codifican los principios urbanísticos de la arquitectura renovadora. Si la Carta de Atenas significa el reconocimiento universal de la moderna concepción urbanística racional (se aprueba en el IV Congreso de los C. I. A. M. reunido en la Ciudad de Atenas), significa además y fundamentalmente una denuncia dirigida a la opinión pública y a las autoridades responsables del caos urbano imperante en las ciudades del siglo XX. Esa denuncia, de profundo sentido humanista, tiene una vigencia mayor que los principios ordenadores racionalistas propuestos en la citada Carta de Atenas. Este trascendente documento constituye un llamado a la toma de conciencia del estado caótico existente en el campo urbanístico, una formulación ordenada de soluciones técnicas para enfrentar ese caos, pero sobre todas las cosas, un manifiesto. Y como tal, aglutina en su torno al conjunto de estudiosos de la problemática urbana de avanzada, durante el siguiente cuarto de siglo.

Ese espíritu que genera la Carta de Atenas, que alimenta las bases ideológicas de sus formulaciones técnicas, con la intención expresa de constituir una denuncia, es el mismo espíritu que impulsa los propósitos de la comisión de hombres notorios que patrocinan el Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo. Coherentemente, en lo sustancial, son similares los principios ordenadores constituyentes del Anteproyecto del Plan Regulador para la Ciudad de Montevideo y los principios ordenadores propuestos en la Carta de Atenas, aprobados en el IV Congreso de los C. I. A. M., tres años después. Es lógico que así fuera y con ello no proclamamos una acción profética o simplemente innovadora del equipo dirigido por el Arq. Mauricio Cravotto, en relación a los maestros participantes en el Congreso de Atenas. Las condicionantes materiales y culturales que promovieron una actitud de denuncia del caos urbano en las ciudades europeas y el empleo de una metodología racionalista para enfocar y resolver adecuadamente esa problemática urbana, son comunes a los hombres que en 1933 asisten al Congreso de Atenas y a los que integran bajo la influencia notoria del Arq. Mauricio Cravotto, el equipo encargado de formular el Anteproyecto del Plan Regulador para la Ciudad de Montevideo, en ocasión de cumplirse el centenario de la Jura de la Constitución.

La Carta de Atenas es al mismo tiempo: el resumen codificado racionalmente de la ideología urbanística elaborada en Europa durante los años veinte, el punto de partida de la universalización de los principios urbanísticos en ella propuestos y la base técnica de la frustración política, que esos principios generarán en la concreción material y efectiva, tendiente a

eliminar o por lo menos detener o amortiguar el proceso caótico del crecimiento de las ciudades.

De la misma manera que anteriormente señalamos la relación con la doctrina urbanística europea, construída trabajosamente desde distintos ángulos y con diversos aportes a lo largo de los años veinte y que tiene en Le Corbusier su representante más lúcido y vital, debemos señalar la común frustración en la aplicación efectiva de aquellos principios técnicos, que a la manera de un manifiesto político, habían proclamado a nivel universal la existencia de una ciencia urbanística para unos, de un simple instrumental para otros, capaz de transformar desde el estudio del urbanista o desde las oficinas gubernamentales, el marco caótico en el cual se desarrolla la vida urbana.

La frustración proviene de la inaplicabilidad de esos principios racionales, a una realidad concreta y condicionada por un complejo equipamiento urbano, que representa inversiones cuantiosas por parte de la iniciativa privada y del propio Estado, realidad ante la cual el urbanista esgrime el frágil instrumento de la ley de expropiaciones. Las propuestas de ordenamiento territorial urbano, así como aquellas operaciones urbanísticas parciales, que se limitan a corregir las trabas más evidentes para un adecuado funcionamiento de la ciudad, se pierden en la maraña burocrática calibrada hábilmente por intereses privados, que son los que en definitiva regulan el uso del derecho expropiatorio del Estado, desvirtuando en los hechos su razón de ser: un instrumento destinado a promover beneficios a la comunidad. La mayoría de estos planes reguladores, o propuestas de operaciones urbanas parciales, no pasan de ser una bien intencionada tentativa, que no supera el marco limitado de una idea generosa plasmada en papeles pintados.

El Anteproyecto del Plan Regulador para la Ciudad de Montevideo no debe valorarse en la medida de sus realizaciones, sino por el significado de dicha propuesta, tanto en el plano estrictamente técnico urbanístico, como en el de la denuncia y consecuente concientización de la existencia de una problemática urbana no resuelta, cuya solución no sólo exige la intervención de las técnicas especializadas, sino también la intervención decidida de los poderes públicos. La impotencia de los técnicos ante una realidad que supera sus propuestas de cambio urbano, está determinada por la ineficacia de esos poderes públicos, en cuyas manos está, no la solución científica y tecnológica de la problemática urbana, sino la superación de las causales socio-económicas que generan esa problemática. Superar las causales que generan esa problemática supone cuestionar la organización del régimen inmobiliario, basado en la propiedad privada del suelo urbano.

Los años posteriores a la Primera Guerra Mundial se caracterizan por las violentas polémicas en torno a los problemas capitales de las artes, de la arquitectura y del urbanismo, integrando el cuadro de dichas polémicas, el alcance de los campos temáticos propios de cada una de esas disciplinas. Son los años de las proclamas, de los manifiestos, de los acalorados

debates públicos y actos y volanteadas, en los cuales el propósito central era promover la adhesión incondicional a determinada modalidad o tendencia, integrante del complejo conjunto de ideas renovadoras en el campo de las artes, de la arquitectura y del urbanismo. Esa actitud polémica es uno de los factores positivos de mayor trascendencia en la temática urbanística y factor que en definitiva valoriza históricamente las formulaciones de los C. I. A. M.

El reflejo de esta postura intelectual se da en nuestro medio en la difundida polémica entre destacados valores de la arquitectura nacional: el arquitecto Julio Vilamajó, inspirado y genial creador y el arquitecto Octavio de los Campos, integrante del equipo que estudia el Anteproyecto del Plan Regulador para la Ciudad de Montevideo. (1) En esta polémica entre dos activos docentes de la Facultad de Arquitectura, Julio Vilamajó realizará una crítica apasionada a las formulaciones contenidas en el Anteproyecto del Plan Regulador, análisis crítico basado en una concepción urbanística generada por las mismas determinantes de autenticidad, que constituyen las bases de su original obra arquitectónica.

La autenticidad formal y la autenticidad urbanística constituyen un todo en la compleja personalidad de Julio Vilamajó y se basan, en sus términos esenciales, en el rescate de aquellos valores nacionales que nos son propios y naturales, por los cuales nos distinguimos culturalmente y constituyen la razón de la autenticidad. Para Julio Vilamajó ser auténtico no es parecerse sino ser uno mismo. Traducido al campo urbanístico significa que la solución del caos urbano montevideano no debe suponer, como premisa racional necesaria, la eliminación de aquellos rasgos que la distinguen como ciudad y que dan la razón de su autenticidad. Controlar mediante un Plan Regulador la ciudad existente y su futuro crecimiento, no suponía para Julio Vilamajó una operación urbanística que desdibujara el particular ordenamiento urbano de nuestra ciudad capital, que en definitiva respondía a profundas solicitudes y necesidades de su peculiar organización comunitaria: el barrio, con sus propias leyes de convivencia social.

Para Julio Vilamajó el barrio montevideano contiene y conforma la esencia humana y social de la característica diferenciable de nuestra ciudad. Cada barrio es en sí mismo un símbolo de autenticidad, una posibilidad cierta de que, pese a la intervención de los urbanistas, Montevideo no siga pareciendo ser Montevideo, sino que sea un Montevideo reafirmado en sus cualidades auténticas. Resulta sorprendente esta original concepción, en tanto no se encontraba desarrollada, como disciplina especializada, la sicología social; su vinculación interdisciplinaria con los problemas urbanísticos sólo la encontraremos años después en las formulaciones urbanas europeas elaboradas en la década del cincuenta. (2)

El Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo pone al alcance de la opinión pública, incluída la polémica periodística, la compleja problemática de la ciudad y en cierto grado crea, a nivel del montevideano medio, la conciencia del caos urbano y en menor grado de las causas y consecuencias de ese caos.

El Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo incidirá también a nivel universitario y de la organización político-administrativa. El movimiento intelectual creado en torno al Plan Regulador, de su aceptación o de su rechazo, de la polémica y de la frustración, se refleja directamente en la Facultad de Arquitectura, al crearse en 1936 el Instituto de Urbanismo, que dirigirá el propio arquitecto Mauricio Cravotto. El Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura difundirá en la docencia universitaria las corrientes urbanísticas renovadoras, cuyas fuentes originales debemos buscar en Europa, particularmente en Francia y se caracterizará desde entonces por una marcada metodología racionalista.

En el plano político-administrativo se crea en 1939 la Oficina del Plan Regulador, dependiente de las autoridades comunales, donde se estructurarán numerosos estudios relativos a las necesidades urbanísticas de la ciudad de Montevideo, que salvo excepciones no llegan a concretarse. Es importante destacar que a partir de 1939, la ciudad cuenta con un organismo técnico especializado para el estudio de su regulación territorial, sin duda el hecho más importante, desde el punto de vista técnico-administrativo, en la historia de la ciudad de Montevideo. Esta Oficina del Plan Regulador servirá de base en los ulteriores estudios ordenadores de la ciudad de Montevideo.

NOTAS AL CAPITULO VII

(1) Artículo del 27 de Marzo de 1931 de Julio Vilamajó relativo al plan regulador para Montevideo proyectado por Mauricio Cravotto, Octavio de los Campos, Milton Puente, Hipólito Tournier, Américo Ricaldoni y Santiago Michelini.

Siendo el plan para la orientación futura de nuestra ciudad un asunto que interesa a todos los componentes de su población, siento la necesidad de comentar el plan regulador expuesto en estos días y cuyos autores son los arquitectos Cravotto, de los Campos, Tournier, Ricaldoni, Puente y el ingeniero Michelini.

Antes de entrar en el comentario del plan propuesto por los autores citados, quiero condensar lo que sugiere Montevideo desde su iniciación hasta el momento actual.

Montevideo tiene los caracteres de una planta silvestre nacida en tierra fértil a la cual desde hace poco se le comienza a aplicar correctivos para encauzar la maraña que la ha invadido. Y como toda planta dejada a la influencia de los elementos naturales está envuelta en malezas que le hacen perder la figura clara que tuviera en su origen. Desde su iniciación fué la semilla de un país y de una ciudad privilegiada que creció como la condensación de la forma y lineamiento general de todo el territorio.

Ese es el rasgo característico que le da personalidad a Montevideo como ciudad.

No hay más que dirigir una mirada al esquema constituído por las arterias principales que le dan estructura, para apreciar esa adaptación a la naturaleza del terreno sobre el cual se constituyó y la íntima conexión con el resto del país.

La planta de origen sobre la cual está construída la ciudad, es una trama llena de vida, llena de sugestiones que alientan a continuar la obra planteada naturalmente al desarrollarse el embrión sembrado en la península elegida por su fundador que por azar se encuentra en el eje del país.

Insisto en la forma armónica y bella de su trama; trama que es un trasunto del país y de la posición geográfica de la ciudad; ciudad de la costa nacida en una península de esa costa.

La red principal de vías tiene la forma lógica y adaptada a sus fines que tienen las obras creadas por la naturaleza o por la vida acumulada a través de los años, indestructible por obras sobrepuestas que no respondan al fin que ha creado la armadura principal.

Desde el embrión inicial se expanden las vías que llegan a los extremos del conjunto político actual.

Este fenómeno se debe a que la ciudad con sus construcciones invadió la red de caminos naturales que salían del embrión y que entraron a formar parte de la ciudad actual.

He hecho esta somera reseña de la significación de Montevideo como ciudad simiente de un país y condensación de todo el territorio por su forma, porque al encontrarme con el plan regulador propuesto la primer duda que acudió a mi mente fué si era juicioso echar por tierra toda esa elaboración natural tan arraigada al lugar que le ha dado origen, para sentar las bases de otra ciudad construída alrededor de un núcleo, similar de las capitales de tierra adentro.

Para plantear la ciudad con núcleo central los autores se valen de una limitación del número de habitantes para los cuales la ciudad será construída y poder así, encontrar el núcleo central y su posición con respecto a la costa dando esta manera de encarar el problema un carácter indeciso entre medieval y romano al encerrarlo entre murallas, por un lado la natural, el mar, y por otro el límite de la superficie necesaria para vivir el número de habitantes calculado.

Les era necesario establecer esos términos fijos para justificar la posición del núcleo central en una ciudad costera, tratando el tema como en las ciudades de interland en las cuales el desarrollo está formado por anillos sin tener en cuenta nuestra realidad en la cual el desarrollo se efectúa por sectores.

De la superposición de lo proyectado con la planta viviente es que nace la falta de claridad que se nota al apreciar las plantas de futuro propuestas.

Falta de claridad que no existe en la planta actual a pesar de los graves defectos de que ésta se encuentra llena.

Urbanizar en las condiciones actuales es exaltar la vida espontánea, empleando la disciplina para encauzar los distintos elementos de composición en forma tal que las actividades ciudadanas se desarrollen cómoda y agradablemente, cosa que todos deseamos.

Expongo estas generalidades sobre el problema en su realidad actual y sobre el plan propuesto, pues éste a mi manera de ver no plantea un futuro que sea continuación lógica del pasado.

No ha sido mi intención en esta breve exposición analizar la belleza innegable del conjunto propuesto, ni la justeza de los elementos individuales que constituyen el proyecto sino solamente, sobre qué bases según mi sentir debe plantearse el eje-idea que diera nacimiento a un plano regulador particularizado con nuestro estado de cosas.

Plan continuador, plan exaltador de la personalidad creada por el vivir, plan abierto siempre al porvenir.

Eso es lo que debe ser Montevideo tal cual lo han iniciado los pobladores de sus comienzos y que debemos nosotros mejorarlo para legarlo al futuro.

Diario "El Día". Mdeo. 27 de Marzo de 1931.

Artículo del 1º de Abril de 1931 de Octavio de los Campos relativo al plan regulador para Montevideo proyectado por Mauricio Cravotto, Octavio de los Campos, Milton Puente, Hipólito Tournier, Américo Ricaldoni y Santiago Michelini.

Hemos leído con gran interés, el comentario de nuestro distinguido colega Arq. Julio Vilamajó, sobre el Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo, de que somos autores, así como su idea eje sobre la urbanización de nuestra ciudad, idea eje cuya graficación contribuiría a afirmar aquello en que están contestes todos los arquitectos: la ejecución del Plan Regulador de Montevideo.

Constituye para nosotros, aunque diferimos fundamentalmente en ideas un verdadero halago, que un técnico de la capacidad de Vilamajó se ocupe de nuestro trabajo.

Nunca imaginamos, cuando estudiamos el anteproyecto, que nuestra solución fuera definitiva. Creemos eso sí, que el sistema viario inicial que

comunica el interior del país con un Montevideo de Ejido adentro es insuficientemente para un Montevideo que se extiende hasta Propios, y que la adaptación de este sistema a la topografía, está desvirtuada por un ilógico trazado en damero.

La planta es obra de la naturaleza y responde a su sabiduría; la ciudad es obra del hombre colectivamente y responde a las razones más variadas, de conquista, de defensa, etc., y que no siempre han de ser fundamentales.

Nuestro núcleo central de Gobierno, no nace de una idea caprichosa y sistemática de apartarnos de la península buscando el centro de gravedad de la masa urbana, sino además de otras razones: de la imposibilidad absoluta de poner dentro de la península, en sus 135 hectáreas, todos los organismos que dan vida a nuestro centro y que para su funcionamiento necesitan mayor espacio.

Además hay una razón económica poderosa que ordena la ubicación a igual distancia del resto de la ciudad, de ese centro formado por organismos comunes para toda la ciudad, organismo administrativo y de gobierno, organismo médico, organismo cultural, organismo de alimentación, organismo deportivo, organismo estación terminal de pasajeros, etc.

El urbanismo y la arquitectura son funcionales, y las funciones hacen los órganos y les dan formas. Un centro cívico principal no se ubica, se forma y si se demuestra que no hay una razón para que todos esos organismos equidisten del resto de la ciudad, se nos convencerá de que estamos equivocados.

Hemos limitado el número de habitantes de la ciudad a 3 millones, no para justificar la ubicación de nuestro centro sino por la constatación del hecho universalmente aceptado de que las ciudades tentaculares que sobrepasan ese número de habitantes, constituyen conglomerados de ciudades, v.g. Londres y Nueva York. Para el futuro, cuando se sobrepase ese límite, hemos creado ciudades satélites de número también limitado de habitantes y tantas como se necesiten, contribuyendo de este modo a solucionar económica e higiénicamente el acercamiento del hombre a la naturaleza, problema que se les plantea a las ciudades de crecimiento desmedido.

La falta de vías de intercomunicación de zonas, determina una apreciación errónea: Montevideo no crece por sectores como característica especial sino por accidente, por error en el trazado viario que se preconiza como bueno. El ómnibus de Larrañaga (vía concéntrica) determina un crecimiento nuevo.

Nuestra ciudad no tiene un pasado arquitectónico que defender. Montevideo no es París ni Roma; pocos son sus edificios de significación. Nuestro plan más que por respeto, es conservador por economía. Construímos allí donde no hay nada, donde los espacios libres hacen posible la ciudad de futuro más grandiosa y feliz.

La continuación lógica del pasado nos interesa hasta donde no obstaculice los problemas del futuro, que urbanizar es mirar hacia adelante.

Diario "El Día". Mdeo. 1º de abril de 1931.

Artículo del 7 de Abril de 1931 de Julio Vilamajó relativo al plan regulador para Montevideo proyectado por Mauricio Cravotto, Octavio de los Campos, Milton Puente, Hipólito Tournier y Santiago Michelini.

Contesto con mucho agrado al amable colega O. de los Campos, continuando la somera exposición de los hechos y sus posibilidades futuras de acuerdo con las normas establecidas que constituyen la fuerza histórica, si así puede llamársele, por ser esta el impulso que debe llevar hacia adelante.

La adaptación al lugar, como dije, es lo que en primer término me indujo a creer que la solución urbanística sea buscada dentro de las normas de desarrollo ya planteadas muy próximas al orden natural, acrecentando esa personalidad sin desviarla hacia soluciones de otra índole que creo perjudiciales, sobre todo cuando las formas buscadas se oponen por sus directrices al incremento actual como se produce en el plan propuesto al propiciar un núcleo central de desarrollo circular incrustado en la masa de la ciudad e invirtiendo artificialmente el núcleo proyectado, la dirección del crecimiento en toda la zona que se encuentra entre ese centro futuro y la península.

Y digo artificialmente, porque el centro hay que crearlo en la ubicación buscada, si bien parecería beneficioso crear un centro máximo en una posición donde no hay nada o muy poco lo que traería aparejado un estado confuso en la orientación de la ciudad, quitándole el carácter afirmativo que hoy tienen los hechos (fig. 1).

El cambio de dirección de los valores y de la importancia actual relativa que plantearía el núcleo central, inexistente por razones naturales, es para mí un hecho negativo en la marcha hacia adelante.

Hecho negativo pues lleva en sí la inseguridad de posibilidades al encontrarse en lucha dos direcciones de acrecentamiento (fig. 2). Esta es para mí la razón histórica respetable y no la de los monumentos, pues ella representa el trabajo acumulado de los hombres, representado por sus obras.

Es indudable que en particular existen valores accidentales que escapan a la dirección general, pero ello no impide que la dirección general exista y se encuentre planteada claramente.

Estos contrastes que traería aparejado el cambio de normas es lo que me hace creer que la acción debe ser directiva, sin producir encuentros en el orden de crecimiento, ya que no es posible reconstruir la ciudad de un solo "elan"; este es mi sentir, mayormente al notar esa tendencia al orden geométrico natural subsistente y afirmándose en detalles (Avenida Agraciada) a pesar de las normas cuadriculantes que imperaron durante muchos años.

El caso de crear un centro en el interior de la masa construída que ya posee un signo, no es el caso común ya sucedido (Aguada, Cordón, Unión, Paso Molino) de varios núcleos que creciendo se unen por sus bordes, pues en este caso los núcleos existen y partiendo de dos valores altos van a unirse en los mínimos, pero los centros tenían un valor que los hombres habían determinado por sus necesidades (fig. 3).

En el caso de crearse un centro en una línea de valores existente que viene decreciendo (fig. 4), especialmente cuando ese centro va a ser el punto máximo, se produciría un encuentro que anularía la marcha anterior para imponer la nueva. (fig. 5).

Aunque los hechos futuros se produjeran de acuerdo con la forma más favorable (fig. 6), que es la de los valores que van subiendo de la posición actual a la futura, aún así el balance no es beneficioso pues existe un cambio de signo en el avance, produciendo un estancamiento de valores en lo actual para dar lugar a los grandes aumentos en la nueva situación.

Analizando el estado de cosas originado por la creación de un núcleo central, puede suceder que el crecimiento natural por su derecho a existir adquirido, subsista y entonces el núcleo propuesto tenga una vida poco intensa, como pasa en ciertas ciudades creadas por razones políticas y no adquiera la importancia necesaria para tener el nombre de tal o que el núcleo se desarrolle y entonces vaya en contra de lo creado, cumpliéndose un fenómeno retardatario al hacer indecisas las posibilidades y traer como consecuencia el retraimiento de los capitales necesarios para ejecutar las obras, dando lugar a la especulación.

Es observando esas posibilidades que planteaba el plan continuador en estos términos generales:

— Geometría natural (legado del pasado) con cuya base se proyectará la ciudad veloz y diferenciada (ideal actual).

—Legado del pasado, —arraigo, contemplación de intereses, orden de crecimiento continuado, ciudad veloz y diferenciada—, obtenida en parte por medio de la "cirujía" (Le Corbusier), aproximación a lo práctico y bello.

No es mi intención oponer otro trabajo al presentado, que es muy serio, hecho con el mayor acopio de datos y con aspectos muy interesantes, cuya realización debe preocuparnos; sólo me ha movido al hacer estos comentarios un punto del eje-idea (núcleo central), que no está de acuerdo con la realidad existente y la posibilidad continuadora, creyendo por lo que he expuesto que se debe mantener el carácter de iniciación, aún hoy continuado, de ciudad peninsular proyectando el triángulo de su planta hacia el interior sin ir a una ciudad nuclear que haría contraste con su desarrollo natural y a la cual le faltaría ambiente en lo ya construído.

Comparto con el colega la necesidad de formular las bases de un plano regulador que oriente las reglamentaciones y las obras para que la acción sea unificada y que todo lo que se emprenda en la actualidad tienda a dar el mayor rendimiento a lo ya ejecutado poniendo en pleno la acción en los lugares en que la vida está iniciándose y aún no tiene una directiva clara que la oriente.

Diario "El Día". Mdeo. 7 de abril de 1931.

Instituto de Historia de la Arquitectura. Facultad de Arquitectura. Universidad de la República. Publicación 1.7. 1963. Fascículo 3. Fs. 1 al 4.

(2) Artículo del 27 de Octubre de 1947 de Julio Vilamajó relativo a problemas urbanísticos de las ciudades del interior de la República.

En esta última etapa de la civilización, las ciudades se han construído por el trabajo continuado que ha durado más de una época y ante el urbanista actual se presenta con un cierto sentido, un material abigarrado que responde a diversos modos de vivir.

Los intereses acumulados son grandes y las maneras de estar distribuídos es tal que resulta difícil hacer comprender a los poseedores y usufructuantes de hoy, la necesidad de modificar lo heredado para alcanzar nuevas formas más en consonancia con el buen equilibrio de la vida ciudadana.

Ya se han planteado una serie de desequilibrios debidos a la inadaptación de trazados y organizaciones, de formas de vivir sobre planos que podemos llamar coloniales.

El valor de los terrenos urbanos, su parcelamiento y la manera en que se han agrupado las construcciones, son los enemigos de una renovación y como es lógico, es más grave el problema donde es más urgente una solución. Los medios de diversa índole con que se cuenta no están a la altura de esas necesidades urgentes, pero cuanto más se espera, más aumenta el acumulamiento dentro del cuadro actual y la renovación se hace más inaccesible.

Estos escollos no son sólo nuestros. En casi todas las partes del mundo sucede lo mismo en diversas escalas.

Es en estas circunstancias que se debe encontrar el camino que conduzca hacia soluciones que, por lo menos, nos permitan legar al futuro mayores posibilidades de desenvolvimiento.

Preparar la organización del suelo para el advenimiento del organismo integral, ideal de una sociedad sólidamente establecida sobre bases de una larga duración, sería una meta.

Es este un momento todavía oportuno para actuar en las ciudades del interior y las regiones colindantes; retardar esta acción sería perjudicial para los intereses vitales de la colectividad.

No se puede esperar más —se debe actuar lo más rápidamente posible — si no fuera así — nuestras ciudades seguirían con una vida precaria establecida sobre bases anticuadas.— Su atraso sería tan grande — que indudablemente su corrección se haría imposible dentro de plazos predecibles.

Se produciría el fenómeno corriente de la pérdida de valor de uso de los sectores de la ciudad más valorizados hoy, para establecerse otros sectores con casi todos los defectos actuales.

La renovación y la Arquitectura

Todas las ciudades deben ser renovadas, es necesario construir, pero debemos determinar que es lo que se debe construir, donde se debe y por qué se debe.

Urbanizar, significa actuar con diversas clases de valores: unos exteriores al hombre en sí mismo, que radican en las características naturales del lugar elegido y sobre cuyo suelo natural antes de haberse este afincado se han impuesto, después de las trazas del humano vivir; la organización de estas trazas son materia del urbanismo.

Otros valores radican en la vida del hombre mismo como elemento social. La ciudad es el cuadro donde se desarrolla la vida con carácter más intenso, es el organismo principal de la vida colectiva. Dirigir este desarrollo en formas determinadas es también materia del urbanismo y de importancia capital.

Entre ambos valores podemos colocar a la arquitectura, que siendo exterior a él, es concebida a la medida de sus aspiraciones y conquistas espirituales, así como de sus necesidades corporales valor externo, que más refleja sus valores internos.

Arquitectura, medio de conformar el espacio, cobijando al hombre en las distintas actividades que comportan la vida social e individual.

Las trazas sobre el suelo, valor más antiguo que dio idea a los hombres de la existencia de otros hombres, el sendero en el bosque, elemento que sin duda sugirió a los primeros hombres no sólo una mayor seguridad para su existencia sobre la tierra sino también, la posibilidad de una vida social en más vasta escala.

Es curioso que el hombre moderno busque implantar sus grandes circulaciones entre masas de árboles no alineados, igualmente que abomine la calle corredor.

Siendo las trazas y la arquitectura ambas ejecutadas por el hombre a su escala y a escala de los elementos que éste usa, es que tienen su medida. Sin embargo se pueden separar aproximando más la arquitectura al hombre en sí mismo, por ser ésta su traje, un traje separado del cuerpo que lo contiene individual o colectivamente, conteniendo no sólo su aspecto dinámico sino que se conforma con algo más sutil que reside en su espíritu. La independencia de las masas arquitecturales de las alineaciones hechas sobre el suelo para circular, antes supeditas y que dieron origen a la calle corredor, calles bordeadas estrictamente por alineaciones de fachadas en un solo plano, es una de las conquistas más importantes del urbanismo moderno.

Aquella forma de proceder trajo como consecuencia la pérdida de los verdaderos valores arquitectónicos apoyados en el concepto de la composición de volúmenes para dejarnos sólo la fachada careta que épocas como la nuestra, de formas cambiantes han hecho más sensible su absurdo.

No se trata sólo de organizar altamente lo necesario para alojarse, trabajar, administrarse, de administrar el espacio, buscando que la vegetación sea un elemento importante dentro de la ciudad y organizando la circulación interna y la que relacionen el organismo de la ciudad con su campaña y con otras regiones donde hay otras ciudades, es necesario buscar una manera de componer estas funciones esenciales a fin de producir una vida con miras al perfeccionamiento moral del hombre para que éste actúe de una manera más eficaz dentro del cuadro social.

Organización tal que mejore las costumbres, que dé fijeza a los usos regionales y aún de los usos de los más pequeños núcleos y de todo aquello que establece un carácter en la población es decir desarrollan lo que signifique una manera de vivir con altos fines humanos.

Este es en realidad el primer punto a tratarse, vienen después los otros problemas inherentes a las formas de realización particular de otras necesidades ciudadanas.

El problema comienza, cuando el núcleo urbano pasa de cierto número de habitantes y abandona el carácter de pequeño pueblo donde la vida se desarrolla podemos decir con carácter unitario en cuanto al conocimiento y tratos de las gentes, a la cantidad de realizaciones sociales y administrativas necesarias para la vida colectiva, y a la actividad principal que sustenta su vida económica. Cuando el conjunto se agranda y la vida en común pierde su carácter definitivamente unitario ¿debe seguir tratándose éste como una unidad o como agregación de elementos primarios presididos por entidades administrativas que lo reúnan. Este es un punto muy importante a determinarse, su planteo en esencia, viene de muy antigüo encarado desde el punto de vista de las relaciones humanas, objeto principal de la vida.

La solución dada a este problema es la que daría en el aspecto general configuración determinada a la ciudad, distinta en cada una de esos casos y originada por esa determinación.

Los barrios urbanos

La estructura de la población, hace al urbanismo teniendo además una alta trascendencia política. La unidad o elementos primarios que nos presenta en una ciudad bajo la forma de barrio. Elemento de composición ciudadana sustentado por el urbanismo moderno. El barrio es un elemento natural de agregación entre los hombres. Entre nosotros este sistema ha sido tan claro, que no ya el carácter era definitivo de una ciudad, sino que dentro de la ciudad los barrios se diferenciaban por la manera de vivir sino

también por el carácter de sus componentes. Es necesario examinar al barrio desde el punto de vista de las relaciones humanas y comunidad de necesidades.

El barrio que da lugar a relaciones plenas, donde la gente se conoce íntimamente, es una forma que exalta la competencia entre los habitantes de la ciudad. El equipo del barrio es fácil de determinar para que todas las necesidades humanas inherentes a este primer núcleo de agrupaciones pueda realizarse con eficacia.

Partiendo de este principio de agregación y considerándolo políticamente, es decir humanamente conveniente sabríamos lo que se debe hacer y como guiar nuestros trazados urbanísticos actuales para entrar en un futuro más promisor.

Este punto de la organización de la ciudad es muy importante para las ciudades del interior, pues el número de sus habitantes no es muy grande y su conjunto no es compacto, pudiéndose actuar eficazmente para determinar el camino del futuro.

El trazado actual es indiferenciado y sin límites precisos en su contextura. Este es el mal de nuestras poblaciones. Si bien se presenta el barrio como denominación no llega a ser una entidad por no tener la precisión necesaria, y si en un principio tuvo un carácter definido dentro de las condiciones actuales lo va perdiendo, habiendo podido ser una entidad plena de carácter y belleza.

La conservación de las altas características sociales de algunos barrios es motivo histórico tan digno de conservarse como un buen monumento, para ello hay que dotarlos de los elementos necesarios en la medida de los nuevos usos que establecen los nuevos tiempos.

Evitando así que las virtudes que pudiera tener el alma del barrio se pierdan al disgregarse la población o perderse en lo indiferenciado quedando sólo en el recuerdo las mentas de aquellas virtudes.

La urbanización de la ciudad por barrios es un sistema de emulación no ya entre ciudades como lo vemos, sino que dentro de la ciudad misma.

El trazado actual casi siempre indiferenciado e impreciso donde no se aprecia la mayoría de las veces, formas claras de vivir, es lo que da lugar a la existencia del arrabal, una enfermedad para el núcleo urbano.

El arrabal, mancha de aceite que va extendiéndose sin límites ni necesidades precisas ni controlables, es un mal que es necesario combatir pues cada habitante que se establece espera de la colectividad una serie de mejoras en el lugar en que se ha establecido.

La organización de la ciudad formada por núcleos primarios establecería por sí misma las entradas del verde, de lo cual tan necesitadas están nuestras poblaciones donde sólo se aprecia la existencia de casas alineadas la mayor de las veces sin principio ni fin.

Esta forma tenía alguna razón de ser durante la primera época de la vida de nuestras ciudades. La edificación no era compacta más que en un pequeño núcleo, la naturaleza se hacía presente, la arquitectura tenía un carácter uniforme, la vida exterior casi no existía, los medios de locomoción no incomodaban al viandante y todo era apacible.

Vida apacible que debemos reconquistar por otros medios si no queremos fracasar. Las cintas verdes serían las fronteras de los barrios, donde correrían las grandes circulaciones, dando solución al conflicto entre el auto y el peatón, conflicto que ha llegado a tener caracteres de calamidad.

Esto no significa que cada barrio fuera una organización autónoma y completa, sino que sería una manera de componer comenzando por los pequeños valores y luego llegando a los grandes que son la ciudad total en sus aspectos de entidad de sí misma, con relación a la región, al departamento, al país y directamente o por intermedio de otras organizaciones, al mundo.

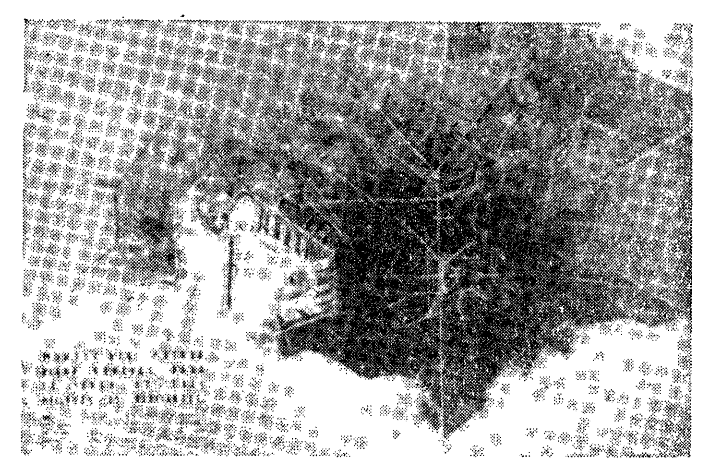
La ciudad unitaria no se ha mencionado más que en un principio, pues en ella casi todo se reduce al estudio de problemas técnicos y además por creer que es superior la ciudad formada por una agregación de individualidad que forman el todo.

Tomando al individuo como primera unidad y luego pasando por la unidad barrio y luego con su agrupación se forma la unidad ciudad.

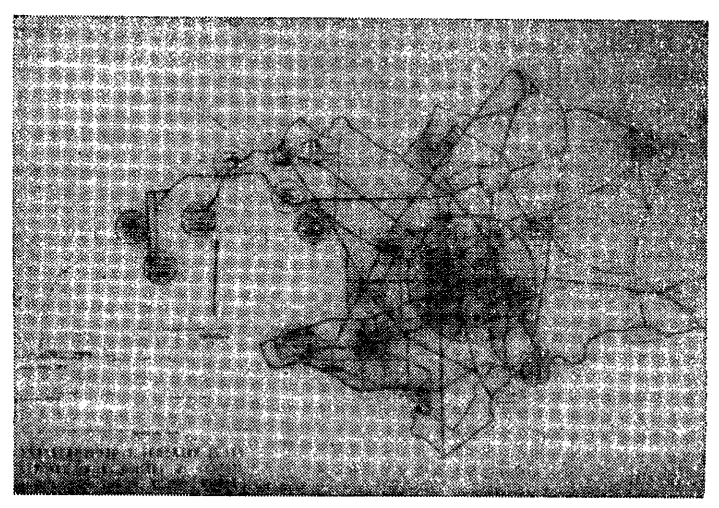
Es de esperar que con esta manera de proceder nuestras ciudades del interior tomen un impulso vivificante, que nos lleve a un futuro promisor resolviendo así los grandes males que la amenazan.

Diario "El Telégrafo". Paysandú. 27 de Octubre de 1947.

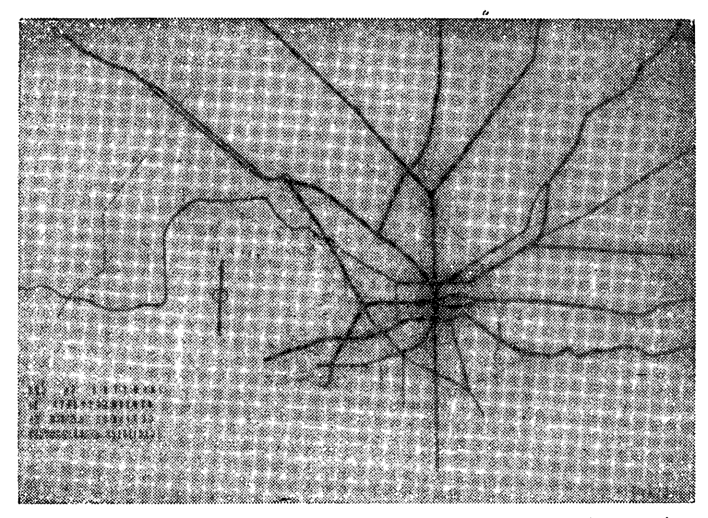
Instituto de Historia de la Arquitectura. Facultad de Arquitectura. Universidad de la República. Publicación 1.7. 1963. Fascículo 3. Fs. 9 y 10.



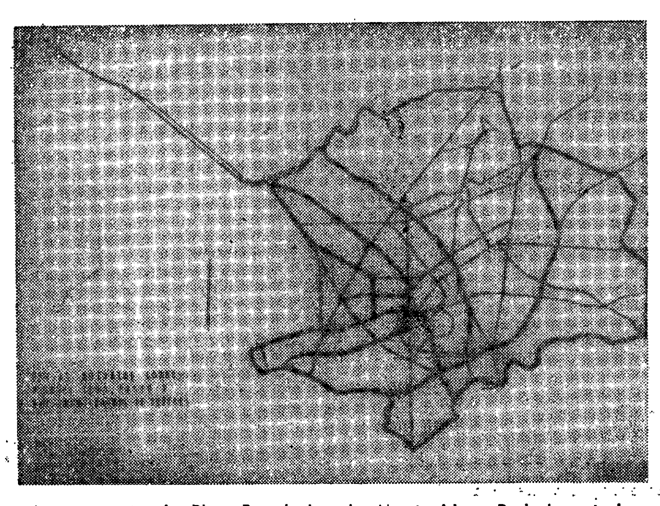
Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo. Plano general para la ciudad de tres millones de habitantes.



Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo. Emplazamiento y conexión de los centros cívicos, núcleos o centros caracterizados en la ciudad futura.



Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo. Red de arterias de alta velocidad.



Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo. Red de arterias convenientes para paseo y que unen centros de interés.

CAPITULO VIII

El proceso de conurbación en la ciudad de Montevideo

El término conurbación aparece en el lenguaje usual de los estudiosos de la teoría de la arquitectura, posteriormente a la aparición del fenómeno en sí. El fenómeno de la conurbación se genera en Europa a partir del proceso de eclosión urbana y su consecuente extensión territorial y tiene como elemento promotor la necesaria adaptación funcional de las ciudades, a las exigencias de la naciente revolución industrial. Es así que el fenómeno de la conurbación en Europa surge simultáneamente con la eclosión demográfica urbana, con la correspondiente expansión territorial de las ciudades y la creación de un sistema vial, que somete a la ciudad a las necesidades de la industria, en permanente y progresiva evolución.

La conurbación es un fenómeno que se conecta originariamente con la instalación de servicios y equipamientos urbanos, en particular de aquellos vinculados a las actividades industriales, a lo largo de una vía de comunicación, que sirve de eje a la ocupación del territorio. Su característica esencial es la existencia de una continuidad de localización del hombre, caracterizable como urbana, determinada por una vía de comunicación. Supone además la existencia de servicios y equipamientos, que aporten respuestas satisfactorias a las necesidades determinadas por el nivel de una comunidad de carácter urbano. En el concepto conurbación se inscribe desde sus inicios, no sólo la idea de una localización continua dependiente de un elemento

vial, sino además, la existencia de un sistema de servicios y equipamientos que determinen su carácter urbano.

Si en sus orígenes europeos las determinantes primordiales que generan el fenómeno de conurbación derivaron del acelerado proceso de evolución del modo de vida, a impulsos de una continua revolución industrial, ello no significa que el fenómeno de la conurbación se vincule siempre a la existencia de un incentivo de carácter productivo. Las necesidades del mercado internacional, la imperiosa urgencia de acortar distancias y ganar tiempo en la distribución de productos, constituyen incentivo primordial del desarrollo progresivo de los medios de comunicación, en función de las imposiciones del acelerado proceso industrial. El mapa político europeo es inestable y cambiante, en la misma medida que los intereses nacionales se vinculan estrechamente a los poderosos intereses privados de la banca, la industria y la comercialización de productos. En la estructuración general del territorio europeo, importa tanto el cambiante mapa político o de fronteras nacionales, como aquel que responde a la ordenación de su territorio en función de dos determinantes esenciales: las instalaciones industriales y las vías de comunicación.

Un estudio adecuado de este mapa europeo, mutable en su estructura territorial, nos muestra desde sus comienzos la existencia de zonas, cuya impronta urbanística fundamental no será el fenómeno de la concentración puntual urbana acelerada, hecho harto citado en todos los estudios realizados al respecto, sino la existencia del fenómeno de la conurbación, al cual los estudiosos prestaron una atención tardía. Las grandes ciudades, el concepto de metrópolis, la alta densificación urbana, son productos indiscutidos del proceso de industrialización de la sociedad moderna. Nosotros afirmamos que la conurbación forma parte del complejo producto resultante del citado proceso de industrialización. Históricamente conforman la actual continuidad urbana de las más famosas cuencas industriales de nuestra época.

Este fenómeno de origen europeo se internacionaliza en la misma medida que se internacionaliza la producción industrial y su consecuencia más inmediata, la modernización de los sistemas viarios.

En nuestra ciudad capital la conurbación se presenta como un hecho francamente constatable en su estructura urbana, durante el período que hemos denominado de ciudad extendida. En la ciudad de Montevideo el proceso de afincamiento urbano, que va creando las condiciones físicas que caracterizan la conurbación, se acelera durante el proceso de formación de la ciudad extendida, a lo largo de las rutas de penetración de la campaña en Montevideo, justamente aquellas vías de comunicación que buscan el puerto de Montevideo, con el fin de comercializar la producción pecuaria.

La conurbación en la ciudad de Montevideo, se presenta en la modalidad de extensión territorial radial desde Montevideo hacia la campaña, creándose la imagen de ciudad ramificada, apoyada en la trama del sistema

de rutas de penetración, que son al mismo tiempo las vías que comandan el proceso de incipiente localización industrial.

Las industrias de transformación de productos pecuarios y las industrias dependientes de las necesidades derivadas del funcionamiento de aquellas, se localizan en las zonas inmediatas a Montevideo, laterales a una vía de acceso a la ciudad capital. Ello permite obtener la cercanía de un mercado de mano de obra abundante y en consecuencia el dominio del mercado de trabajo, regido por la ley de la oferta y la demanda, en virtud de que la oferta de trabajo será siempre inferior a la masa de mano de obra desocupada, cuyo excedente constituye la bolsa de trabajo de la demanda. Se procura simultáneamente acceder con facilidad al puerto de exportación y al mercado consumidor urbano más importante del país: la población capitalina. Por último se busca amortiguar el capital inmobiliario pasivo, mediante la adquisición de predios aún no altamente valorizados. Estas determinantes de origen económico condicionan inevitablemente la característica antes mencionada de conurbación radial, a punto de partida del núcleo urbano de la ciudad de Montevideo y en dirección a la despoblada campaña.

La temprana conurbación en la ciudad de Montevideo tiene como promotor fundamental la naciente expansión industrial, que no constituye una causal generalizable, ni origina un proceso conurbanizador homogéneo. Los pueblos y villas cercanos serán paulatinamente incorporados a la gran capital, a partir del aceleramiento de su proceso expansivo, produciéndose durante el lapso que culmina con su incorporación definitiva al área urbana de la ciudad de Montevideo, un fenómeno previo de conurbación.

El Montevideo actual no constituye una ciudad estática, sino que es un organismo en crecimiento, que tiende inexorablemente a incorporar a su área urbana nuevos centros urbanos de entorno, en un proceso similar al que transformó a Villa Restauración en barrio Unión, generando durante ese proceso de incorporación un fenómeno previo de conurbación.

La existencia de localizaciones urbanas de entorno, marginales a la ciudad capital, crean la necesidad de una adecuada conexión vial, para una necesaria relación de servicios con el centro de la ciudad madre, así como un equipamiento local complementario y mejorado, a imagen de los servicios que ofrece la metrópolis. Estas son las condicionantes que preceden y promueven el fenómeno de la conurbación, diagnosticables hoy en el eje que integran Montevideo, Colón, La Paz, Las Piedras, que indudablemente presentan ya síntomas pronunciados de conurbación.

En el siglo XX nace junto al turismo la localización, por el sistema de temporadas, en la costa este de la República. En el último cuarto de siglo y en la misma medida que el negocio inmobiliario del turismo se hace cada vez más montevideano, la tipología de la conurbación se enriquece con una nueva variante: la conurbación costera, formada por la franja que se recuesta en el Río de la Plata, a partir del antiguo balneario Carrasco. Este proceso urbanístico presenta las características esenciales que lo

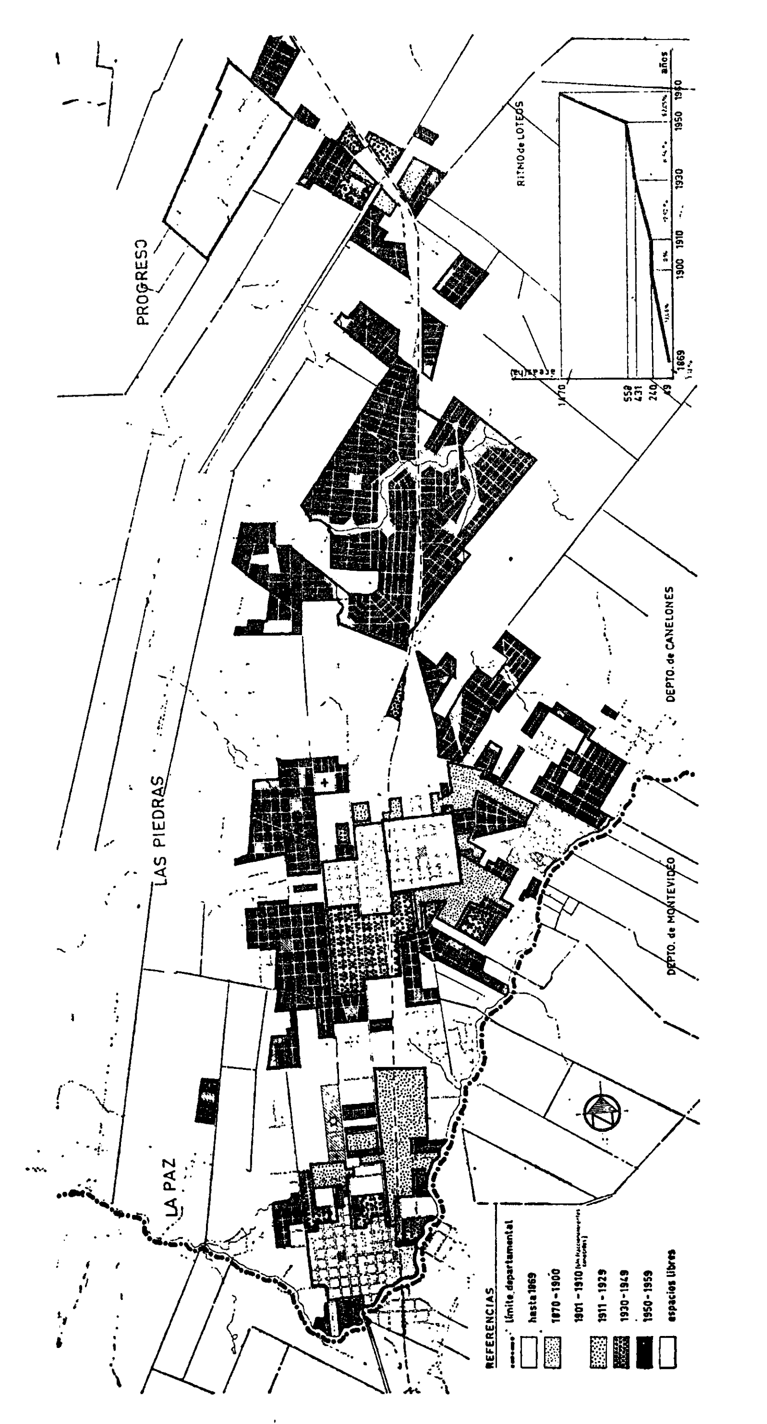
definen como un ejemplo de conurbación. Montevideo se prolonga a lo largo de la costa, potencialmente hasta Punta del Este y en los hechos hasta Atlántida. Se trata de una localización continua, de equipamientos y servicios permanentes, que tienen por eje la ruta turística interbalnearia.

Su peculiar origen otorga, a esta extendida franja conurbada de Montevideo, algunas características distinguibles: la localización urbana original es de temporada y no permanente. Esta cualidad temporal se desdibuja en la medida que nos acercamos al arroyo Carrasco y en la misma medida que la gran ciudad expulsa parte de sus habitantes de sus áreas más valorizadas, localizándose progresivamente en la franja costera cercana, a la manera de ciudad dormitorio.

El equipamiento resultante de las exigencias del nivel de servicios de turismo interno son, en términos generales, de superior calidad al equipamiento urbano (vivienda, red vial, red sanitaria, instalación de energía y agua potable, etc.), correspondiente a amplias zonas implantadas en el área urbana de la ciudad de Montevideo.

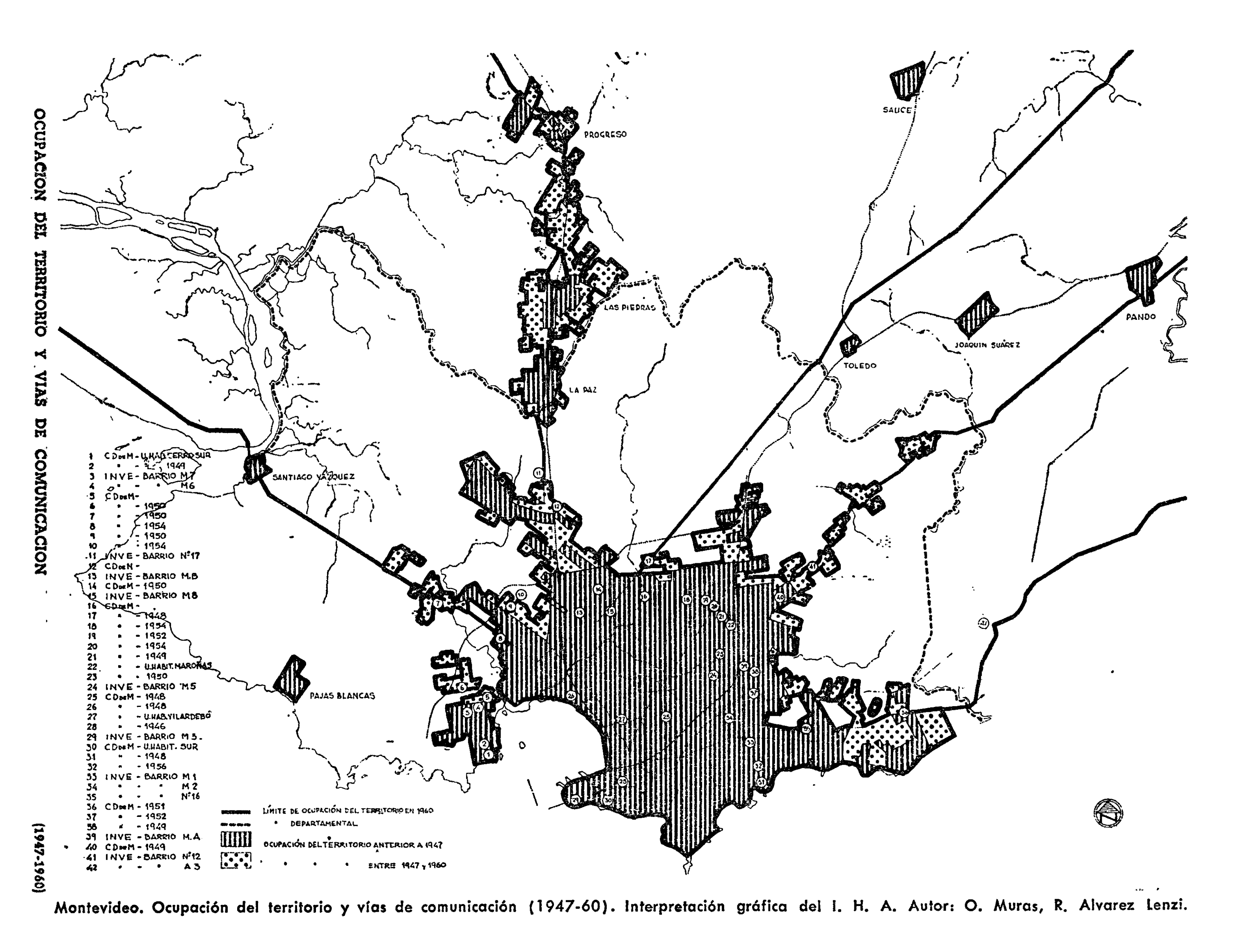
Esa característica de residencia de temporada, en proceso de estabilización, la existencia de un equipamiento urbano superior al equipamiento medio que sirve a las necesidades de la metrópolis, la vitalidad expansiva de este fenómeno y sus imprevisibles derivaciones futuras en la estructuración del territorio sur de la República, califican a esta conurbación costera, como uno de los hechos urbanos más importantes del último cuarto de siglo.

Las consecuencias serán tanto o más imprevisibles, en la medida que los poderes públicos, responsables del contralor del crecimiento de la ciudad de Montevideo, no adquieran conciencia clara de la entidad y calidad del fenómeno urbanístico descripto y adopten medidas administrativas y técnicas que posibiliten un estudio adecuado del problema, por encima de las jurisdicciones departamentales y locales.



Ritmo de fraccionamientos de tierras en La Paz, Las Piedras y Progreso. Interpretación gráfica del I. H. A. Autor: O. Muras, R. Alvarez Lenzi.

RITMO DE FRACCIONAMIENTOS DE TIERRAS EN LA PAZ, LAS PIEDRAS Y PROGRESO



Montevideo. Ocupación del territorio y vías de comunicación (1947-60). Interpretación gráfica del I. H. A. Autor: O. Muras, R. Alvarez Lenzi.

CAPITULO IX

El Plan Director

En los últimos veinticinco años que comprenden el período posterior a la 2ª Guerra Mundial hasta nuestros días, la doctrina urbanística de los C. I. A. M. (Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna), cuyo documento rector es la Carta de Atenas, es sustancialmente modificada, tanto en aquellos aspectos relativos a sus formulaciones teóricas, como en la serie de principios técnicos reguladores que constituían su coherente y racional formulación doctrinaria urbanística, patrocinada por una de las inteligencias más lúcidas de la arquitectura de nuestro siglo, Edouard Jeanneret, llamado Le Corbusier. La formulación doctrinaria y los principios técnicos serán cuestionados a partir del 10º Congreso de los C. I. A. M., en torno a un joven e inquieto equipo de cultores de la arquitectura y consecuentemente del urbanismo, que pasa a ser conocido por el nombre de TEAM 10.

Los antecedentes de esta renovación deben buscarse en la introducción de la idea de expediente urbano, estructurada en los Países Bajos y en la incorporación en el programa de contralor del desarrollo de una ciudad, del concepto de estructuras territoriales progresivas, realizadas en etapas, lo cual supone un cuestionamiento al concepto de obra de arte, determinada mediante un solo acto de gobierno, caracterizante de la idea de plan regulador, tesis plasmada con acierto en el Plan de Londres.

La renovación polémica de los conceptos urbanísticos se producen en el seno del mismo organismo internacional, que había formulado ante-

riormente la difundida, elogiada y finalmente cuestionada Carta de Atenas. En la década del cincuenta se genera un movimiento de revisión crítica de la doctrina y de las propuestas técnicas reguladoras, elaboradas por el movimiento renovador racionalista, que tanta repercusión tuvo en nuestro medio.

La introducción en nuestro país de la citada modalidad arquitectónica racionalista en el campo urbanístico, se produjo a través de la Cátedra de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista y del Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura e influyó en la formulación del Anteproyecto de Plan Regulador para la Ciudad de Montevideo, actividades en las cuales fue protagonista de primer orden el Arq. Mauricio Cravotto.

En esencia, los elementos que caracterizan la nueva postura arquitectónica, en relación a la problemática urbanística son: la introducción del concepto Director, en sustitución del concepto Regulador y la incorporación definitiva de la planificación territorial al campo temático de la arquitectura.

El Plan Regulador corresponde, en el plano de la estructuración urbana, a la ideología racional del urbanismo de los C. I. A. M. e implica una concepción estática y limitada, dentro de un proceso admitido de crecimiento urbano inevitable. Proceso pensado como regulable, en la medida que los responsables del gobierno público tomen conciencia de la necesidad y posibilidad de controlar ese crecimiento, mediante la aplicación de ciertas técnicas y operaciones urbanísticas, que atiendan a la solución del problema fundamental de la ciudad moderna: el caos.

Eliminar el caos, en medio de un crecimiento inevitable de los centros urbanos ya existentes, supone la utilización de una cirugía urbanística, que regule simultáneamente el doble fenómeno del crecimiento acelerado y del caos, sin disponer del contralor de la propiedad urbana. Este antagonismo entre los propósitos generosos y las posibilidades reales del Estado, propulsor natural de los programas reguladores, lleva inevitablemente a la reiterada frustración de sus propuestas, que siempre valen más por sus consecuencias doctrinarias, que por su efectiva concreción urbanística.

En la década del cincuenta, tanto en Europa Occidental como en Estados Unidos de Norte América, se realiza, con diversos enfoques, un balance general de la doctrina y de los principios técnicos del urbanismo de los C. I. A. M., en relación a las realidades concretas y a los resultados obtenidos.

La conclusión primera es el abandono de la utópica idea de dominar las leyes del crecimiento de las ciudades existentes y por ende de enfrentar al caos urbano, mediante la formulación de principios técnicos generalizables a todas las ciudades y a cualquier entorno socio-económico. La conclusión será: ya no puede existir una segunda Carta de Atenas. Es el reconocimiento de la especificidad de la problemática urbana, que no

se limita a la particular relación de servicios de la ciudad con su región, sino que supone un complejo ordenamiento de condiciones, que incluyen el factor geográfico, el entorno socio-económico y cultural, la incidencia sicológico-social, la tradición del gusto, las tradiciones referidas a las funciones urbanísticas, las costumbres colectivas, etc.

Se reconoce la posibilidad de aplicar, condicionada por el complejo entorno antes mencionado, una teoría particular en la creación de nuevas ciudades y la posibilidad de ordenar, de dirigir el proceso de crecimiento de las urbes existentes, así como la imposibilidad de regular ese crecimiento mediante planes concebidos como mecanismos de relojería.

El urbanismo contemporáneo admite la posibilidad de establecer planes tendientes a ordenar las grandes ciudades en base a metas progresivas y concebidas en cortos plazos, que permitan su revisión y su reelaboración, determinada por la praxis del desarrollo real y de la factible modificación del entorno de la problemática urbana. El concepto de Plan Regulador ha sido sustituído por el concepto de Plan Director.

En nuestro medio la introducción y nacionalización de las ideas ordenadoras, se incorporan en el entorno de los años 55 al 59, a propósito de la reactualización, a nivel político, de la necesidad de atender con urgencia el caos urbano de la ciudad de Montevideo, que cada vez y en forma más visible traba una armónica relación de sus funciones.

Nace así el Plan Director de la Ciudad de Montevideo (1). El cambio de denominación va más allá de una simple modificación terminológica, implica una sustancial modificación de la doctrina básica, en relación a las propuestas del Plan Regulador de la Ciudad de Montevideo.

Señalamos anteriormente que en la década del 50 no sólo se introduce, a nivel internacional y nacional, la concepción de Plan Director, sino que además se incorpora a la temática propia de la arquitectura el campo de la planificación territorial. La composición arquitectónica constituirá la respuesta última a una determinada función, que según su escala generará un programa edilicio, un programa urbanístico de creación o de ordenamiento, o un programa de planificación territorial. Edificio, centro poblado o territorio, serán programados y resueltos de acuerdo a exigencias de distinto nivel, determinadas por las funciones del hombre socialmente organizado. Todo es arquitectura, aunque nada es monopolio de la arquitectura. Se reconoce la necesidad de la interrelación disciplinaria para resolver cada problema arquitectónico, cualquiera sea su nivel.

El urbanismo de los C. I. A. M. recuperó la antigua relación entre ciudad y región, elemento positivo del urbanismo de facto de la sociedad feudal, que en nuestro medio se reflejó en las disposiciones de las Leyes de Indias, con su peculiar concepción de ciudad integradora, pensada como una unidad económico-territorial. Aunque la concepción urbanística colonial es más rica y compleja que la estructura básica que nos presenta la

Carta de Atenas, debemos reconocer que esta última rescató para la ideología urbanística, la relación entre centro urbano y su región.

La concepción contemporánea unitaria en el ordenamiento del territorio nacional tiene en nuestro medio consecuencias inmediatas. La orientación del Instituto de Teoría y Urbanismo de la Facultad de Arquitectura, a partir de la incorporación a su dirección del Arq. Carlos Gómez Gavazzo, transforma en los hechos a ese instituto en un laboratorio de planificación territorial, que estudia y propone soluciones a diversos programas, con una visión global de la función a escala de todo el territorio nacional, aunque mantiene una metodología de trabajo y una instrumentación que no se diferencia notoriamente de la heredada del urbanismo racionalista.

A nivel de la acción del Estado el proyecto de Ley del Arq. Horacio Terra Arocena (2), será el antecedente de la Ley de Centros Poblados (3), aún vigente. Esta ley no refleja el inteligente alcance que Terra Arocena otorgaba a su proyecto.

La Ley de Centros Poblados integra el tema en estudio, en la medida que el crecimiento espontáneo de la ciudad de Montevideo incorpora zonas marginales de implantación de poblaciones precarias, con bajo nivel de servicios, alimentadas por una doble migración interna: los expulsados de la campaña hacia la metrópolis, en busca de fuentes de trabajo y mejor nivel de vida y los expulsados por la propia metrópolis, resultado de la valorización inmobiliaria de las zonas inmediatas a los centros bancarios, administrativos y comerciales y de la zona costera, que sufren un proceso de constante alza a partir de la aprobación de la Ley de Propiedad Horizontal en 1953.

La Ley de Propiedad Horizontal genera en Montevideo un auge importante en la industria de la construcción, con la realización de numerosos y a veces valiosos edificios destinados a vivienda. Este auge es fruto de la iniciativa privada, que encuentra en el Banco Hipotecario del Uruguay la base crediticia de sus operaciones inmobiliarias. Este ciclo positivo termina junto con la crisis de 1959-60, no así el doble proceso de migración antes citado.

La Ley de Centros Poblados constituye un instrumento en manos de los poderes públicos, que regula, dentro del marco de un mercado aún regido por la ley de la oferta y la demanda, el amanzanamiento y división de predios destinados al afincamiento urbano, con un mínimo de obligaciones y servicios a prestar, por la persona jurídica que realiza la operación de venta.

La no aplicación de la Ley de Centros Poblados, la implantación en las zonas marginales de la ciudad de Montevideo, de una población sin posibilidades económicas y de trabajo, construyendo los denominados "Cantegriles", autodefinición irónica que se dieron estas localizaciones, donde reinan condiciones infrahumanas, teniendo en mente la fabulosa riqueza

del Barrio Cantegril de Punta del Este, constituyen nuevos elementos que se integran a los males de crecimiento de nuestra ciudad capital.

El Plan Director de la Ciudad de Montevideo, la Ley de Centros Poblados y la Ley Nacional de Viviendas recientemente aprobada, son los instrumentos fundamentales que dispone el Estado para el dominio de la problemática de crecimiento de la ciudad de Montevideo. La ausencia de una visión global de las posibilidades que ofrece su aplicación interrelacionada, así como la confusión existente entre herramienta y causal, constituyen en conjunto los factores que limitan excesivamente las intenciones de lograr una relación armónica entre las funciones urbanas de nuestra ciudad capital.

NOTAS AL CAPITULO IX

(1) "ORIENTACION DEL PLANEAMIENTO

La Planificación del Territorio: bajo esta denominación se deben agrupar una serie de pasos concretos dados por el Concejo Departamental, para solucionar en forma sistemática y ordenada, los problemas fundamentales que hoy afectan a la ciudad, como ser: su excesiva extensión territorial, la falta de grandes vías de circulación céntricas, el desorden actual del tránsito, la falta o decaimiento de la vida vecinal en los barrios, la escasez de viviendas económicas sanas y acordes con las nuevas técnicas contemporáneas sobre la habitación moderna, etc.

Para obtener un enfoque claro y firme sobre tan importantes problemas, el Concejo Departamental ha concretado durante su gestión un conjunto de planes, encadenados entre sí y perfectamente sincronizados que le permitieran:

1º) Planear un programa general de urbanización de la ciudad de acuerdo con sus necesidades actuales, pero en forma tal que sea flexible para adaptarse a posibles cambios que en el futuro afecten a la ciudad.

2º) Ejecutar una serie de obras —edificios, pavimentos, etc.— coordinados con ese plan urbanístico, llevándolo a ser no un mero proyecto sino una verdadera realidad.

3º) Ampliar y mejorar sus servicios culturales y sanitarios, para apoyar mediante su acción tanto los propósitos sociales del plan de urbanización, como el buen funcionamiento de las nuevas obras que bajo su dirección se realizarán.

Estos tres objetivos, hoy, en 1958, a tres años de su planteo primario por el Concejo Departamental, son realidades concretas constituidas por:

1º) El nuevo Plan Director para la Ciudad de Montevideo, realizado por una Comisión Técnica Asesora y el Equipo Técnico del Plan Regulador cuyos estudios y programas urbanísticos permitieron concretar una visión técnicamente clara sobre los problemas de Montevideo y sus posibles soluciones específicas.

2º) Los Planes de Obras anuales, constituídos por aquellas obras cuya realización aconseja el Plan Director como las más factibles, prácticas y rendidoras, para obtener el ordenamiento de la ciudad y estimular a la iniciativa privada en aquellas zonas donde interesa para mejorar el desarrollo urbano.

3º) La reorganización y ampliación de los servicios culturales y sanitarios del Municipio, para servir eficazmente a las necesidades de la población, no sólo en el aspecto físico (saneamiento, higiene, etc.), sino también en el aspecto cultural, ya que la ciudad no sólo está constituída por edificios, calles o parques, sino también por un sentimiento y una conciencia colectiva que es necesario mantener y desarrollar al máximo para el buen funcionamiento de la comunidad.

Este amplio programa, cuya realización se ha concretado actualmente mediante la ejecución de obras y la creación de nuevos servicios como ser la Dirección Gral. de Cultura, la Oficina de Educación Sanitaria, el Servicio de Microbiología, las Galerías de Historia del Arte, la Dirección de Asistencia Social, el Servicio Fúnebre gratuito, etc., ha estado apoyado, desde el punto de vista financiero, por una Reorganización de la Hacienda Municipal, y desde el punto de vista administrativo, por una Reorganización Técnica de la Administración Municipal, que han permitido en un lapso menor de tres años, convertir en realidades ese amplio planteo de acción comunal descripto anteriormente."

"¿ QUE ES EL PLAN DIRECTOR?

Un "Plan Director" consiste en el conjunto de estudios técnicos, aplicados directamente sobre un territorio, para orientar la labor ejecutiva del Gobierno, en materia de obras y servicios públicos, reglamentaciones, y estímulos a la iniciativa privada, en forma continua y cambiante.

No constituye por lo tanto un programa rígido y estricto de urbanismo; sino un conjunto de directrices técnicas; de ahí su nombre.

Su misión, pues, consiste en analizar los problemas urbanos, tanto edilicios como económicos y sociales, concretando las posibilidades de la autoridad para armonizarlos con las exigencias propias de la vida normal de la población, teniendo en cuenta el cambio continuo de la realidad, y las posibilidades físicas y financieras de la comunidad en estudio.

El Plan Director, que sirvió de asesoramiento al Concejo Departamental, a partir del año 1956, fue definido, textualmente, por su Comisión Asesora como:

"El conjunto de normas técnicas puestas a disposición de la autoridad, que permita orientar la acción ejecutiva del Concejo Departamental en

los aspectos de planeamiento del desarrollo futuro de la ciudad, en forma continua, previsora y flexible, y permitan también planear aquellas obras que estimadas en prioridad deban ser ejecutadas en plazo inmediato, y con arreglo a las posibilidades financieras del Gobierno Departamental".

Criterio y objetivos del Plan Director de Montevideo.

El criterio adoptado para los estudios ha sido, en consecuencia, asignarle al Plan una vigencia no mayor de 10 años, aún cuando sus previsiones puedan llegar a duplicar ese tiempo; y para su elaboración se consideraron en principio, como definitivos, la fijación de los límites de la ciudad, zonas industriales y uso primario del suelo, así cómo directrices y especificaciones formuladas para la coordinación del Transporte Colectivo, en cuanto a descentralización orgánica de la ciudad, localización de centros de zona, canalización del tránsito y limitación de unidades vecinales, centros de combinación de transporte colectivo, centros principales de circulación urbana, y circulación regional, por estudios precedentes.

No obstante las dificultades presentadas y previstas por la Comisión cuando declara: ..."dada la insuficiencia de la información en muchos aspectos, y la imposibilidad de obtenerla en plazo perentorio, la Comisión se obligará a trabajar sobre la base de apreciaciones obtenidas por procesos metódicos y continuos, cuyo valor empírico deberá ser ratificado por métodos expeditivos de análisis"... en 1956 se llegó a concretar una Estructura General de la ciudad que permite relacionar, ya los procesos directos o procesos inductivos, según los casos, las formas nacionales con las municipales existentes, proyectadas o previstas, así como plantear soluciones para importantes problemas que aún se hallan en estudio (Centro de Gobierno Nal.; Estructura Urbana de la Enseñanza Secundaria y la Universidad; Abastecimiento a la Población; Mercados; etc.).

Del análisis de la Estructura Territorial de Montevideo, concretada por el Plan Director, derivaron una serie de estudios urbanísticos precisos, como ser:

Una nueva división de la ciudad en zonas: sub-urbana, de huertas, industriales y rural.

Un proyecto para ordenar por Sectores, Distritos y Unidades Vecinales a las zonas residenciales.

Un plan de vialidad clasificando las rutas y los tipos de circulación;

El programa completo para reorganizar la red de transportes colectivos, en forma racional y acorde con las actuales necesidades del transporte departamental.

Un plan de urbanización y obras para la zona del Cerro modernizando esa paisajística y poblada zona.

Un plan de urbanización para la Ciudad Vieja vitalizando esta histórica zona montevideana.

La creación de Centros urbanos caracterizados en la Av. 18 de Julio y Sierra, y en Br. Artigas y 8 de Octubre.

Todos estos trabajos, poseen una gran amplitud y su realización se ha graduado por etapas, ya que su puesta en práctica, en forma masiva, tendría un resultado negativo, pues para el buen logro de sus fines, se necesita el paulatino acomodamiento de la población a la nueva estructura urbana, que surgirá a través de la concretación real de dichos planes.

Dichas etapas, por lo tanto, han sido coordinadas entre sí, para que pueda producirse esa necesaria adaptación, mediante la realización de obras municipales que atraigan y orienten a la iniciativa privada; reglamentos que ordenen y garanticen las inversiones particulares; y servicios municipales que asistan, eduquen, y faciliten el desarrollo de la conciencia colectiva de la población en este proceso de renovación de la ciudad."

"Memoria del Concejo Departamental de Montevideo. 1955-1959." Montevideo. Pág. 23 al 25.

(2) Proyecto sobre el mejoramiento de los ejidos y la regulación urbanística de las ciudades del interior de Marzo de 1943 del diputado Arquitecto Horacio Terra Arocena.

"ARTICULO 1º Autorízase a cada Administración Municipal de Departamento, con excepción de la de Montevideo, a emitir una deuda hasta por $ 250.000.00 como máximo por cada ciudad de más de 150 y menos de 250 hectáreas de zona urbana; hasta por $ 350.000.00 como máximo por cada ciudad de más de 250 y menos de 350 hectáreas de zona urbana; y hasta $ 100.000.00 por cada ciudad de más 350 hectáreas de zona urbana en las condiciones que se especifican en los artículos restantes de la presente ley, y con los fines siguientes:

a) Establecer una colonización granjera en zona próxima a cada ciudad para la cual se realice la operación.

b) Crear una reserva municipal de parques forestales próxima a cada una de esas ciudades.

c) Regular y prevenir conforme a la técnica urbanística, las futuras reformas y ensanches urbanos de las mismas ciudades.

Art. 2º Dicha deuda se emitirá a un interés inferior o igual al 6 %, por un plazo máximo de veinte años que comprenderá su amortización.

ART. 3º Del importe total de la deuda se destinará un 80 % como mínimo a la adquisición de tierras con los siguientes destinos, y en las proporciones que esta ley establece:

1º Explotación granjera por particulares bajo dirección técnica municipal.

2º Parque de reserva forestal de propiedad y bajo administración municipal, y

3º Futuros ensanches urbanos, en las condiciones que también se establecen en esta ley.

Del mismo importe, se destinará como máximo un 2½ por ciento para estudios urbanísticos; un 2½ por ciento para estudios y dirección agronómica; un 1 % para relevamientos y deslindes de agrimensura; un 2 % para gastos de administración. Se destinará un 12 % como mínimo para contribuir a las obras viales que establezcan comunicaciones entre las mismas tierras adquiridas y de éstas con la zona urbana respectiva, o sea, a la red vial ejidal.

ART. 4º El servicio de intereses y amortización de esta deuda, para cada ciudad se hará mediante un impuesto a la propiedad urbana y suburbana de zonas amanzanadas de la misma ciudad, aplicado exclusivamente a este servicio; impuesto cuyo monto no excederá del 4½ por mil

anual sobre el aforo, ni durará más allá del plazo en que termine el servicio de la amortización respectiva. Este límite impositivo contribuirá a fijar el monto de la operación autorizada en cada caso.

ART. 5º Las tierras se adquirirán en carácter de utilidad pública, por la vía de la expropiación y conforme al valor que corresponda a su destino con anterioridad a la presente ley, siguiéndose en lo restante las prescripciones legales relativas a la expropiación.

ART. 6º La zona de estas tierras que se destina a granja unida a la que se destine a parque forestal formarán ambas un solo conjunto superficial, y el punto más alejado de su perímetro no distará más de doce kilómetros de la ciudad respectiva.

La zona destinada a futuros ensanches urbanos podrá estar separada y ser independiente de las otras anteriormente mencionadas. En cualquier caso esta zona, será contigua a la planta urbana o a la zona amanzanada suburbana actuales de la ciudad respectiva.

ART. 7º La superficie total de las tierras para explotación granjera y reserva de parques forestales estará comprendida entre tres y seis veces el área de la planta urbana de la ciudad respectiva.

La que, por el contrario, se destine a previsión de futuros ensanches urbanos, estará comprendida entre un octavo y un quinto de la mencionada área de la planta urbana.

ART. 8º Todas estas tierras se adquirirán para cada ciudad mediante una sola financiación de conjunto; debiendo también enlazarse todas en un mismo estudio urbanístico que incluya la planta urbana y las zonas amanzanadas suburbanas de la ciudad respectiva.

ART. 9º Será condición para realizar cada operación a que se refiere esta ley, obtener previamente un informe técnico agrario, favorable, de la Dirección de Agronomía del Ministerio de Ganadería y Agricultura sobre las condiciones adecuadas de las tierras previstas para el destino de parques forestales; un informe técnico favorable del Instituto de Geología y perforaciones sobre las condiciones de abastecimiento de agua potable y de riego en las mismas tierras, y un informe técnico urbanístico favorable del Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura, sobre la adecuación de la zona prevista para ensanche urbano.

ART. 10. Adquiridas las tierras relativas a una ciudad, el Municipio respectivo contratará con un técnico el estudio de la composición urbanística general a que se refiere el artículo 8º.

La elección de dicho técnico proyectista se hará mediante un concurso público de ideas, ante jurado compuesto por mayoría de técnicos.

ART. 11. El estudio urbanístico y las disposiciones municipales, relativas al destino y utilización de las tierras, se sujetarán a las siguientes condiciones:

a) La zona destinada exclusivamente a granjas ocupará entre el 50 y el 60 % de la superficie total de la zona prevista para granjas y parques. El resto de esta superficie se destinará a parques forestales y vías públicas plantadas.

b) Las granjas deben preverse para el cultivo hortícola y frutal principalmente, sin perjuicio de una explotación intensiva que incluya las pequeñas industrias rurales anexas, tales como la vinicultura, la apicultura, los productos lácteos, etc.

c) Estas granjas no deben exceder cada una de 20 Hás. de superficie, ni ser inferiores a 5 Hás., debiendo distribuirse en áreas variadas, para cultivos diversos.

d) La zona forestal para reserva de parques municipales se dispondrá de modo que los agricultores para hacerse propietarios de las granjas puedan ir abonando sus cuotas, con plantación a su cargo de árboles forestales en la zona de parques municipales.
Esta zona, debe, por tanto, ligarse al sistema de vías públicas que sirvan a la intercomunicación de las granjas y de éstas con la ciudad.

e) Dentro de la zona de parques forestales, los municipios podrán disponer hasta de un 3 por ciento de la superficie para ceder o vender predios con fines de cultura intelectual moral o física, a entidades públicas o privadas, formando así un centro social en la zona granjera. Cada uno de estos predios no excederá de una hectárea. También podrá disponer dentro de ese 3 por ciento, de predios con fines de servicios públicos, sean policiales o municipales.
El resto de la superficie se destinará a la plantación de especies forestales al servicio de la ciudad bajo dirección técnica agronómica y según administración municipal.

Art. 12. Los Municipios, una vez divididas las tierras para granjas, y amojonados los predios, procederán a su distribución, la que se hará en las siguientes condiciones:

a) Los predios se distribuirán por sorteo entre los interesados que prueben su competencia en labores agrícolas.

b) Se dará preferencia en el sorteo a los agricultores que tengan a su cargo familia constituída que comprenda dos o más hijos.

c) El predio se adjudicará primeramente en carácter de arriendo calculando el arrendamiento al interés del 2 % anual del valor de la tierra, durante el plazo de cuatro años y a manera de prueba.

d) Si el interesado demuestra en ese tiempo capacidad y condiciones, según la reglamentación que el Municipio establezca, tendrá en propiedad, pagándola en cuotas a quince años de plazo. El Municipio recuperará por este medio el valor originario de la

tierra más el interés del 2 % anual exclusivamente. Los pagos serán anuales.

e) Cuando después de cuatro años de arrendamiento a prueba el arrendatario hubiera realizado mejoras en la tierra, sea en plantaciones, en cercos, o en construcciones que en total aumente en 10 % o más el valor de la tierra, y el Municipio, dentro de la reglamentación respectiva, no le proporcionare al agricultor la oportunidad de una compra a plazos de su respectivo predio, el Municipio indemnizará al arrendatario por el valor de sus mejoras, en el momento en que éste abandone la granja.

f) El interesado adquirente tendrá derecho a abonar las cuotas correspondientes a sus pagos anuales, plantando a su cargo árboles por un valor equivalente a ellas en trabajo y gastos, en el lugar que le asigne dentro de la respectiva zona forestal, el Municipio; y bajo la dirección y fiscalización técnica y administrativa que el Municipio establezca.

También el Municipio fijará cada año la equivalencia entre las cuotas en dinero y el trabajo y los gastos que supone la plantación de árboles lo que hará previo informe técnico y oyendo a los interesados.

g) El importe de los pagos que los compradores no hagan en plantación de árboles, sino en efectivo, deberá ser empleado íntegramente por el Municipio en beneficio directo de las mismas plantaciones de la zona forestal.

ART. 13. Los producidos por la explotación de los parques de reserva creados por las operaciones que autoriza esta ley siempre que no se empleen en mejoras y ampliaciones de las plantaciones mismas, satisfarán en primer término las necesidades de combustible de las familias de la población urbana desposeídas de medios económicos, en las condiciones que el Municipio establezca. En segundo término estos producidos se emplearán en el mejoramiento de las comunicaciones viales entre la ciudad, las granjas y los parque forestales.

ART. 14. Para el establecimiento y explotación de los parques de reserva municipales y para la dirección técnica que será obligatoria de los cultivos e industriales de granja en manos de los adquirentes de granja, los Municipios solicitarán la dirección técnica agronómica de la Dirección de Agronomía del Ministerio de Ganadería y Agricultura.

Cuando esta repartición oficial no pudiera tomar sobre sí estas tareas y su responsabilidad correspondiente, los Municipios contratarán independientemente servicios técnicos agronómicos, dentro del margen previsto en esta ley para la financiación de los estudios técnicos.

ART. 15. Los agricultores de la zona de granjas creadas por las operaciones que autoriza la presente ley, disfrutarán de todos los beneficios

económicos establecidos legalmente o que en el futuro se establezcan con carácter general, en protección y fomento de las industrias agrícolas y de las familias de los agricultores, y también de todas las facilidades que el Estado o los Municipios otorguen en lo relativo a construcción de viviendas familiares económicas para los habitantes de las ciudades. En caso de exigirse por estas leyes la escrituración de la propiedad a nombre del Municipio respectivo.

ART. 16. Una vez realizado el estudio urbanístico de conjunto de la ciudad, sus ensanches futuros y sus alrededores de granjas y parques, el Municipio hará efectiva las conclusiones de este estudio y sus direcciones técnicas por una reglamentación o conjunto de ordenanzas municipales apropiadas.

En el futuro y una vez hechas efectivas las conclusiones del estudio urbanístico referido, el Municipio no podrá aceptar ni reconocer trazado alguno de vías públicas nuevas que no se ajusten al plan fijado para cada ciudad, ni autorizar remates públicos de solares que no respeten sus prescripciones. Quedará exclusivamente en manos del Municipio el decidir las condiciones de toda futura incorporación de tierras a las zonas amanzanadas.

ART. 17. Para modificar o extender el plan urbanístico aprobado, será preciso en cada caso un nuevo estudio técnico.

Siempre que de este estudio surgiere la conveniencia de incluir nuevas tierras circundantes a la planta urbana futura, la inclusión de esas tierras se hará efectiva por la vía de la expropiación; debiendo tasarse su valor conforme al destino anterior de las mismas tierras, y no a los precios que resulten de su posible destino urbano.

ART. 18. Con referencia a la zona de futura extensión urbana comprendida en las operaciones que autoriza la presente ley, el Municipio hará oportunamente efectiva, en todo o por partes, su incorporación a la zona amanzanada de la ciudad, dentro de las siguientes condiciones:

a) Los predios previstos para habitación familiar se distribuirán por sorteo a los interesados, al precio máximo que resulte de los gastos de urbanización efectuados previamente por el Municipio y sin tener en cuenta el valor de la tierra.

b) En el sorteo se dará preferencia a los interesados que tengan familia a su cargo que comprenda dos o más menores y que carezcan de recursos económicos.

c) La venta se realizará a quince años de plazo y el Municipio recuperará por ella exclusivamente el capital empleado en la urbanización, más los intereses que correspondan a la financiación de las mismas obras de urbanización, dentro del máximo previsto en el artículo 19.

d) Los predios previstos para comercios o industrias se llevarán a re-

mate público sobre el precio de base mínimo que corresponda a los gastos de la obra de urbanización y al costo de la tierra.

e) El Municipio no podrá realizar sorteos ni remates de predios donde previamente no se hayan establecido los servicios mínimos de urbanización.

f) Se entiende por servicios mínimos de urbanización los siguientes: pavimento de macadam o adoquinado, saneamiento y aguas corrientes. Es facultativo del Municipio el incluir la energía eléctrica y el mejorar la índole del pavimento, siempre que no se dificulte la adquisición de los predios por las familias desprovistas de recursos económicos.

ART. 19. Quedan autorizados los Municipios a contratar y realizar las obras de urbanización previas al sorteo o remate de predios, en las zonas que incorporen a la zona amanzanada de la ciudad, financiando estas obras con el aporte de las ventas a plazos resultantes de los sorteos y remates de los predios de las respectivas zonas. En ningún caso el interés calculado sobre los capitales adelantados, excederá del 8 %.

En caso de hacerse esta financiación por medio de empresas o instituciones privadas, la concesión se otorgará previa licitación pública y con las debidas garantías.

ART. 20. Cuando en el futuro y llenados los requisitos exigidos por el artículo 17, los Municipios incorporaren nuevas zonas de tierras a la zona amanzanada, sea en carácter de edificación compacta, sea en carácter de ciudad-jardín; y exceptuando el caso en que se trate expresamente de llenar las necesidades de las familias sin recursos económicos, la incorporación de estas nuevas zonas, se hará invariablemente por la vía del remate o de la licitación pública sobre un precio de base que comprenda el valor de las tierras, más el costo de las obras de urbanización.

ART. 21. Cada Municipio reglamentará dentro de su jurisdicción y para cada operación en concreto la presente ley.

ART. 22. En cualquier caso el Municipio administrador estará obligado a dar cuenta anualmente al Tribunal de Cuentas de todo lo relativo a las deudas y a la administración de las tierras, bienes y mejoras que se comprenden en las operaciones autorizadas por esta ley.

ART. 23.

a) Para aquellas ciudades respecto de las cuales los Municipios no determinen hacer uso en el plazo de cuatro años de las operaciones que autoriza esta ley, los Municipios quedan obligados a llevar a cabo antes de cinco años el estudio técnico urbanístico a que esta ley se refiere y a establecer las disposiciones edilicias correspondientes.

b) Para estos casos los Municipios podrán emitir deudas hasta por $ 6.000.00 en las condiciones que esta ley establece, al efecto de hacer frente a los gastos del estudio urbanístico. Estas deudas se servirán con un impuesto a la propiedad urbana y suburbana que entonces no excederá del ½ por mil.

c) Los estudios urbanísticos y las reglamentaciones que hagan efectivas sus conclusiones en los casos previstos por este artículo se ceñirán en lo que sea posible a las prescripciones de la presente ley, en particular estrictamente a las expresadas en los artículos 16, 17 y 20."

"Revista del Instituto de Urbanismo." Mdeo. 1942/43. Nº 8. p. 112.
Instituto de Historia de la Arquitectura. Facultad de Arquitectura. Universidad de la República. Publicación 1.7. 1963. Fascículo 3. Fs. 11 al 13.

(3) Ley Nº 10723 del 21 de Abril de 1946 relativa a centros poblados.

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General.

DECRETAN:

Artículo 1º Queda exclusivamente reservada a los Gobiernos de los Departamentos respectivos, la autorización para subdividir predios rurales con destino directo o indirecto a la formación de centros poblados, así como aprobar el trazado y la apertura de calles, caminos o sendas o cualquier clase de vías de tránsito que impliquen amanzanamiento o formación de estos centros poblados.

Art. 2º Constituye subdivisión de predios con destino a la formación de centros poblados, toda subdivisión de la tierra, fuera de las zonas urbanas o suburbanas, que cree uno o más predios independientes menores de cinco hectáreas cada uno. Para los Departamentos de Montevideo y Canelones, este límite queda reducido a tres hectáreas.

Si dichos predios son menores de una hectárea cada uno, el centro poblado se entenderá pueblo, villa o zona urbana o suburbana.

Si los predios independientes creados son mayores de una hectárea de superficie cada uno y menores de los límites fijados en el inciso primero, el centro poblado a cuya formación se tiende, se entenderá como centro poblado de "Huertos".

Art. 3º Se entiende que constituye trazado o apertura de calles, caminos o sendas que implica amanzanamiento o formación de centros poblados, según el artículo 1º, aquel trazado o apertura de vías de tránsito para uso público que alcance a formar tres o más islotes contiguos de tierras de propiedad privada, inferiores en superficie a veinte hectáreas cada uno, siempre que esta formación no resulte de los trazados oficiales de la red de caminos nacionales o departamentales.

Art. 4º Los Gobiernos Departamentales establecerán en el término de un año, a partir de la publicación de la presente ley, para todos los pueblos, villas y ciudades oficialmente reconocidos, los límites precisos de las zonas urbanas y suburbanas amanzanadas.

Art. 5º Establecerán, igualmente, dentro del mismo plazo, los límites de las zonas pobladas existentes no reconocidas oficialmente, que de acuerdo a las definiciones de la presente ley, deben considerarse como constituyendo de hecho centros poblados, establecidos con tales caracteres con anterioridad a la publicación de esta misma ley. Para esta determinación podrán requerir la investigación y el informe de la Dirección de Topografía.

Estos centros poblados existentes de hecho, se considerarán centros poblados "provisionales", hasta que, cumplidas las exigencias de la pre-

sente ley, puedan ser reconocidos y autorizados definitivamente como pueblos, villas o zonas urbanas o suburbanas de ciudades, o por el contrario, sean declarados como inadecuados o insalubres y su expropiación, de utilidad pública, conforme a las leyes vigentes.

Art. 6º Los Gobiernos Departamentales comunicarán al Poder Ejecutivo los datos determinados, con referencia a los artículos 4º y 5º, y renovarán esta comunicación cada vez que estos datos sean modificados.

Art. 7º Antes de proceder a la autorización para la subdivisión de predios con destino a la formación de centros poblados o para abrir calles, caminos o sendas con fines de amanzanamiento o de formación de dichos centros, sea la iniciativa oficial o privada, los Gobiernos Departamentales requerirán en cada caso, de las oficinas técnicas públicas dependientes del Poder Ejecutivo y de las propias municipales, los datos siguientes de carácter técnico y documental que constituirán los antecedentes respectivos:

A) Constitución geológica del suelo; existencia de aguas superficiales y probabilidad de existencia de aguas subterráneas y recursos minerales probables.

B) Naturaleza del suelo agrícola circundante a distancia no mayor de cinco kilómetros, y su aptitud para determinados cultivos.

C) Vías existentes y proyectadas de comunicación, carreteras, caminos, vías fluviales o marítimas, vías férreas y sus estaciones, aeródromos, etc. Sus distancias y posiciones con relación al centro poblado proyectado.

D) Relevamiento del terreno destinado a centro poblado con establecimiento de curvas de nivel a cada dos metros como mínimo, y expresión de los principales accidentes geográficos.

E) Aforo medio de la hectárea de tierra en la región.

F) Tasación de las mejoras existentes dentro del área destinada a centro poblado.

G) Memorándum que consigne los motivos económico-sociales, militares, turísticos, etc. que justifiquen la formación del centro poblado.

H) Altura media de la más alta marea o creciente si se tratara de cursos de agua.

I) Extensión y ubicación de los terrenos destinados a fomento y desarrollo futuro del centro poblado.

Art. 8º Reunidos estos datos y antecedentes, los Gobiernos Departamentales oirán la opinión del Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura o de oficinas técnicas municipales o nacionales de urbanismo o de plan regulador, opinión que se agregará a los antecedentes.

Igualmente recabarán el asesoramiento jurídico en lo relacionado con el deslinde proyectado, y las condiciones de los títulos de propiedad respectivos. Este dictamen se agregará también a los antecedentes.

Art. 9º Llenados los requisitos a que se refieren los artículos anteriores (7º y 8º), el Intendente respectivo someterá a la decisión de la Junta Departamental la autorización para la formación del correspondiente centro poblado.

En caso de resolución afirmativa de la Junta, el Intendente procederá a su aceptación oficial, aprobando en el mismo acto el plano de trazado urbanístico y el plano de deslinde de predios.

En todos los casos estos planos se realizarán respectivamente por un técnico notoriamente especializado en urbanismo y por un agrimensor.

Los datos de ambos planos podrán estar expresados en un solo documento gráfico con la firma de los técnicos mencionados.

Art. 10. Concedida la autorización del Gobierno Departamental, recién podrá procederse al trazado en el terreno del amanzanamiento y las vías de tránsito, como asimismo a la división y amojonamiento de los predios, lo cual se hará con arreglo a las disposiciones legales generales y a las ordenanzas particulares de la Intendencia respectiva. Tampoco podrán enajenarse las referidas parcelas de tierra sin dicha autorización.

Al agrimensor que practique un fraccionamiento de esta naturaleza sin la autorización exigida por esta ley, se le aplicará una multa de doscientos pesos ($ 200.00), con destino al Municipio respectivo.

La repartición encargada de cotejar los planos de mensura y deslindes retendrá todo plano que se le presente en contravención con esta ley, con el cual se deberá iniciar el expediente para la aplicación de la multa.

Art. 11. La violación de lo preceptuado en esta ley, relativo a la enajenación de predios que implican formación de centros poblados o aperturas de vías de tránsito, será penada con multa equivalente al diez por ciento (10 %) del importe de la operación respectiva, con destino al Municipio correspondiente, sin perjuicio de las demás sanciones legales que la transgresión pudiera producir. Se hará efectiva por las Intendencias Municipales y será aplicada por mitades a los otorgantes del contrato y al escribano autorizante.

En el caso de que la naturaleza del contrato impidiera aplicar esta sanción el importe de la multa será de sesenta pesos ($ 60.00), que se distribuirá en igual forma.

Quedan exceptuadas de estas sanciones las enajenaciones que se refieran a planos de fraccionamiento aprobados anteriormente a esta ley.

Art. 12. Quedan exceptuadas de las disposiciones que se refieren a división y deslinde de predios y de las sanciones correspondientes, las divisiones y deslindes que sólo tengan por objeto la regularización de predios por convenio entre vecinos, aprobados por la autoridad municipal, siempre que no se aumente el número de los predios independientes, en contravención con lo que dispone esta ley.

Art. 13. Toda formación de centro poblado, estará sujeta a los siguientes requisitos mínimos:

1º) Se establecerá como posible, económica y técnicamente, el abastecimiento de agua potable para el consumo y el uso de la población prevista, conforme al proyecto del centro poblado, en la hipótesis de que la población llegue a alcanzar la densidad de 80 habitantes por hectárea urbana y sobre la base de un consumo diario de agua mínimo de 60 litros por habitante y por día.

Para el caso de pueblos de huertos, el total de agua, comprendido el riego, se calculará del mismo modo, sobre la densidad teórica de 40 habitantes por hectárea.

2º) A menos de cinco kilómetros de distancia del centro poblado a formarse, existirán tierras aptas para la agricultura intensiva, en una extensión superficial no menor de cinco veces el área total, comprendida dentro del perímetro del centro poblado.

De estas tierras, una extensión superficial no menor de dos veces el área del centro poblado, estará dividida en predios independientes mayores de cinco hectáreas y menores de veinticinco, cada uno: y estos predios serán accesibles por vía pública desde el centro poblado.

Quedan exceptuados de esta exigencia aquellos centros poblados que agrupan predios con destino a "Huertos", ninguno de los cuales sea inferior en superficie a una hectárea, así como también los centros poblados que se formen como motivo de la instalación de centros industriales o turísticos.

3º) Ningún predio y ninguna vía pública que sirva de único acceso a los mismos predios podrá situarse ni total ni parcialmente en terrenos inundables, o que estén a nivel inferior a 50 centímetros por encima del nivel alcanzado por las más altas crecientes conocidas.

Tampoco podrá situarse ningún predio, en los casos de contigüidad a los cauces de dominio público, dentro de las tierras abarcadas por una faja costera de 150 metros de ancho por lo menos.

Dicha faja, cuando se trate de ríos, arroyos y lagunas, se contará a partir de la línea de ribera determinada con arreglo al decreto de 19 de diciembre de 1935, en la forma vigente según modificación de 17 de marzo de 1941. Cuando se trate de la costa oceánica y del río de la Plata, se contará a partir del promedio de las máximas alturas de agua anuales.

Las tierras inundables pueden agregarse al céntro poblado en carácter de ramblas o parques públicos, cuando no sirvan de acceso obligado a los predios.

4º) Las tierras destinadas a centro poblado y a tierras de agricultura anexas, tendrán títulos saneados.

5º) Todo centro poblado deberá constituir, por lo menos, una unidad vecinal que permita el mantenimiento de una escuela primaria y de los servicios públicos indispensables. A este efecto, el centro poblado tendrá como mínimo cien hectáreas de superficie, si es centro poblado de huertos, y si es pueblo, villa o zona urbana o suburbana no incorporado sin solución de continuidad a otro centro poblado mayor, tendrá como mínimo treinta hectáreas.

Ninguna unidad vecinal podrá ser cortada por carreteras nacionales o departamentales de tránsito rápido o por vías férreas.

En la delineación y amanzanamiento de cada nuevo centro poblado se indicarán, de antemano, el lugar y área que corresponderá a la escuela primaria local.

Art. 14. Para los centros poblados existentes de hecho, con anterioridad a la presente ley, y no reconocidos sino en carácter de "provisionales", conforme al artículo 5º, los Gobiernos Departamentales podrán proceder a su reconocimiento definitivo, mediando las siguientes condiciones mínimas:

A) Posibilidad de su desarrollo económico-social, atendiendo a los medios de vida de sus habitantes y a los recursos de producción de la zona.

B) No existencia de predios inundables, salvo caso de expropiación de éstos o de corrección previa de sus vicios.

C) Posibilidad económica de abastecimiento de agua potable para la población.

D) Ausencia de otros factores permanentes de insalubridad. En caso contrario, y no siendo posible corregir las deficiencias, es facultad municipal el declarar "población inadecuada" o "insalubre", al centro poblado correspondiente, lo que implica declarar su expropiación total como de utilidad pública.

Art. 15. Queda prohibido con las mismas sanciones establecidas en los artículos 10 y 11, toda división de las tierras que implique crear predios independientes menores en superficie a dos mil metros cuadrados (2.000 m²), en cualquier centro poblado o zona urbana o suburbana, donde previamente no se hayan establecido servicios públicos de saneamiento y agua potable, o servicios privados de la misma índole que excluyan técnicamente la posibilidad de contaminación del suelo y de las aguas para el consumo.

En estos casos, el área susceptible de edificación cubierta en dichos predios, no será superior al 25 % del área total del predio cuando se trate de predios para habitación; ni superior al 50 % cuando se trate de depósitos, garages ú otras construcciones con exclusión en el mismo predio de toda vivienda familiar, taller de trabajo o local de reunión que suponga existencia de servicios higiénicos. En el caso de remate público o almoneda, estas exigencias deberán constar en el plano del remate y en las indicaciones para el público. Quedan exceptuados los casos de ejecución.

Cuando se trate de lugar de veraneo o de habitación no permanente o mediare un interés nacional o municipal a favor de la existencia del centro poblado en cuestión, la autoridad municipal podrá reducir prudencialmente por dos tercios de votos conformes de la respectiva Junta las exigencias de este artículo.

Art. 16. En los pueblos, villas o ciudades en que existan servicios públicos de saneamiento y agua corriente, queda prohibida, con las mismas sanciones establecidas en los artículos 10 y 11, toda división de la tierra que implique crear predios independientes menores en superficie a trescientos metros cuadrados (300 m^2.), cada uno y de un ancho menor de doce metros (12 metros) medidos normalmente a una de las líneas divisorias desde el punto en que la otra línea divisoria se encuentra con la línea de la vía pública.

Art. 17. Las exigencias establecidas en los artículos 13, 14, 15 y 16, de la presente ley, rigen como mínimas con carácter general, sin perjuicio de que los límites y condiciones establecidos en ellos puedan ser superados por exigencias más estrictas todavía en las disposiciones municipales de las respectivas jurisdicciones.

Art. 18. Todo ensanche de ciudad, villa, o pueblo, cualquiera sea su carácter, será considerado en la parte que se agrega al centro poblado existente, como formación de nuevo centro poblado, a los efectos de la presente ley.

Art. 19. Sin perjuicio de las sanciones precedentemente establecidas y de las que impongan las ordenanzas, comprobada la infracción, la autoridad municipal podrá disponer la anulación del fraccionamiento y de los trazados hechos en contravención a la presente ley, o proceder de acuerdo con el artículo 37 de la ley de Construcciones del 8 de julio de 1885.

Art. 20. Deróganse todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.

Art. 21. Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 10 de abril de 1946.

ALFEO BRUM,
Vicepresidente.

José Pastor Salvañach,
Secretario.

MINISTERIO DEL INTERIOR.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS.

Montevideo, 21 de abril de 1946.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, publíquese e insértese.

AMEZAGA
Juan J. Carbajal Victorica.
Tomás Berreta.

[“Registro Nacional de Leyes de la República Oriental del Uruguay. Año 1946.” Mdeo. 1947. Pág. 490.]

Ley Nº 10866 del 25 de Octubre de 1946 relativa a centros poblados.

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

Artículo 1º Modifícanse los artículos que a continuación se expresan, de la ley de 21 de abril de 1946 sobre "normas para la formación de Centros Poblados", en los siguientes términos:

"Artículo 1º (Sustitutivo). Queda exclusivamente reservada a los Gobiernos de los Departamentos respectivos la autorización para subdividir predios rurales con destino directo o indirecto a la formación de Centros Poblados, así como aprobar el trazado y la apertura de calles, caminos o sendas o cualquier clase de vías de tránsito, que impliquen o no amanzanamiento o formación de estos Centros Poblados. Exceptúanse de esta disposición las sendas o servidumbres que sean de prescripción legal.

Art. 2º (Se agrega como último párrafo): Quedan exceptuados de las disposiciones de este artículo los predios que resulten deslindados de otros, con los cuales formaron antes uno sólo, por obra de trazados o realizaciones de caminos nacionales, departamentales o vecinales, de vías férreas o de canales y aquellos que tengan destino de uso o de interés públicos por decisión de los Gobiernos nacional o municipal. Se entenderá que no constituye subdivisión de predios con destino a la formación de centros poblados, la simple constancia en planos de áreas parciales entre límites naturales o arbitrarios, siempre que se deje constancia en los mismos planos de que ella no constituye deslinde o división de predios. Se entiende por "predio independiente", a los efectos de esta ley, aquel que ha sido deslindado o amojonado, o aquel que es objeto definido con unidad propia de una traslación de dominio, o del resultado de una división jurídica.

Art. 3º (Sustitutivo). Se entiende que constituye trazado o apertura de calles, caminos o sendas que implican amanzanamiento o formación de centros poblados, según el artículo 1º, aquel trazado o apertura de vías de tránsito que alcance a formar tres o más islotes o manzanas contiguas de tierras de propiedad privada inferiores en superficie a veinte hectáreas cada una, siempre que esta formación no resulte de los trazados oficiales de la red de caminos nacionales, departamentales o vecinales.

Art. 4º (Sustitutivo). Los Gobiernos Departamentales establecerán en el término de dos años a partir de la publicidad de la presente ley, para todos los pueblos, villas y ciudades oficialmente reconocidos, los límites precisos de las zonas urbanas y suburbanas amanzanadas.

Art. 5º (Sustitutivo). Establecerán igualmente, dentro del mismo plazo, los límites de las zonas pobladas existentes no reconocidas oficialmente, que de acuerdo a las definiciones de la presente ley, deben considerarse como

constituyendo de hecho centros poblados, establecidos con tales caracteres con anterioridad a la publicación de esta misma ley. Para esta determinación podrán requerir la investigación y el informe de la Dirección de Topografía. Estos centros poblados existentes de hecho, se considerarán centros poblados "provisionales", hasta que, cumplidas las exigencias de la presente ley, puedan ser reconocidos y autorizados definitivamente, o por el contrario, sean declarados como inadecuados o insalubres, y su expropiación, de utilidad pública, conforme a las leyes vigentes.

Artículo 7º (Sustitución del párrafo 1º). Antes de proceder a la autorización para la subdivisión de predios con destino a la formación de centros poblados o para abrir calles, caminos o sendas con fines de amanzanamiento o de formación de dichos centros, sea la iniciativa oficial o privada, los Gobiernos Departamentales requerirán, en cada caso, de los mismos interesados y o de las oficinas técnicas públicas dependientes del Poder Ejecutivo y o de las propias municipales, los datos siguientes de carácter técnico y documental que constituirán los antecedentes respectivos.

Artículo 11. (Sustitución del párrafo tercero). Quedan exceptuados de estas sanciones y de las del artículo anterior, los fraccionamientos y planos que se refieran a enajenaciones, particiones, divisiones de hecho o compromisos de venta, anteriores a la promulgación de esta ley, así como las enajenaciones y particiones que se refieran a planos de fraccionamiento o deslinde aprobados o inscriptos en las oficinas de Topografía o de Catastro, con la misma anterioridad. En todos los casos la anterioridad de los hechos mencionados deberá constar con fecha cierta. Se entiende por "divisiones de hecho" las que correspondan a división de padrones o a existencia en un predio de edificaciones totalmente independientes entre sí, que hubieran sido oportunamente aprobadas por la autoridad municipal respectiva. Los vendedores de terrenos a plazo que no hubieran cumplido con los requisitos de la ley, relativos a las ventas a plazo en las operaciones y compromisos anteriores a la ley de 21 de abril de 1946, tendrán un plazo de un año a partir de la promulgación de la presente ley para ponerse en las condiciones legales. De no hacerlo así, sus operaciones no serán reconocidas como anteriores, y estarán obligados a indemnizar a los compradores, por los perjuicios que les ocasione la aplicación de las disposiciones legales.

Art. 12. (Se agrega como inciso final). Cuando en las regularizaciones de esta índole se trate de predios rurales, no se requerirá la aprobación municipal.

Art. 13. (Se agrega al último párrafo del inciso 3º). En los acantilados o las barrancas en que razones urbanísticas o topográficas así lo aconsejen, los Gobiernos Departamentales, por mayoría absoluta de los componentes de las respectivas Juntas, podrán reducir o dejar sin efecto el retiro o faja de 150 metros en los casos de contigüidad a los cauces de dominio público.

Artículo 15. (Sustitución del párrafo tercero). Cuando se trate de lugar de veraneo o de habitación no permanente, o cuando se trate de situaciones creadas con anterioridad a la presente ley, en las zonas urba-

nas o suburbanas existentes, o cuando mediare un interés nacional o municipal en favor de la existencia o creación de un centro poblado determinado, la autoridad departamental podrá reducir prudencialmente, por mayoría absoluta de los componentes de la respectiva Junta, las exigencias de este artículo y las del artículo siguiente. La exigencia de la ejecución previa del saneamiento podrá ser suplida por la existencia de reglamentaciones municipales que impidan la edificación en los predios respectivos, sin la previa ejecución de las obras de saneamiento requeridas."

Art. 2º El Poder Ejecutivo publicará la ley original de 21 de abril de 1946, con las modificaciones expresadas en la presente ley.

Art. 3º Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 15 de octubre de 1946.

ALFEO BRUM.
Vicepresidente.
José Pastor Salvañach,
Secretario.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS.

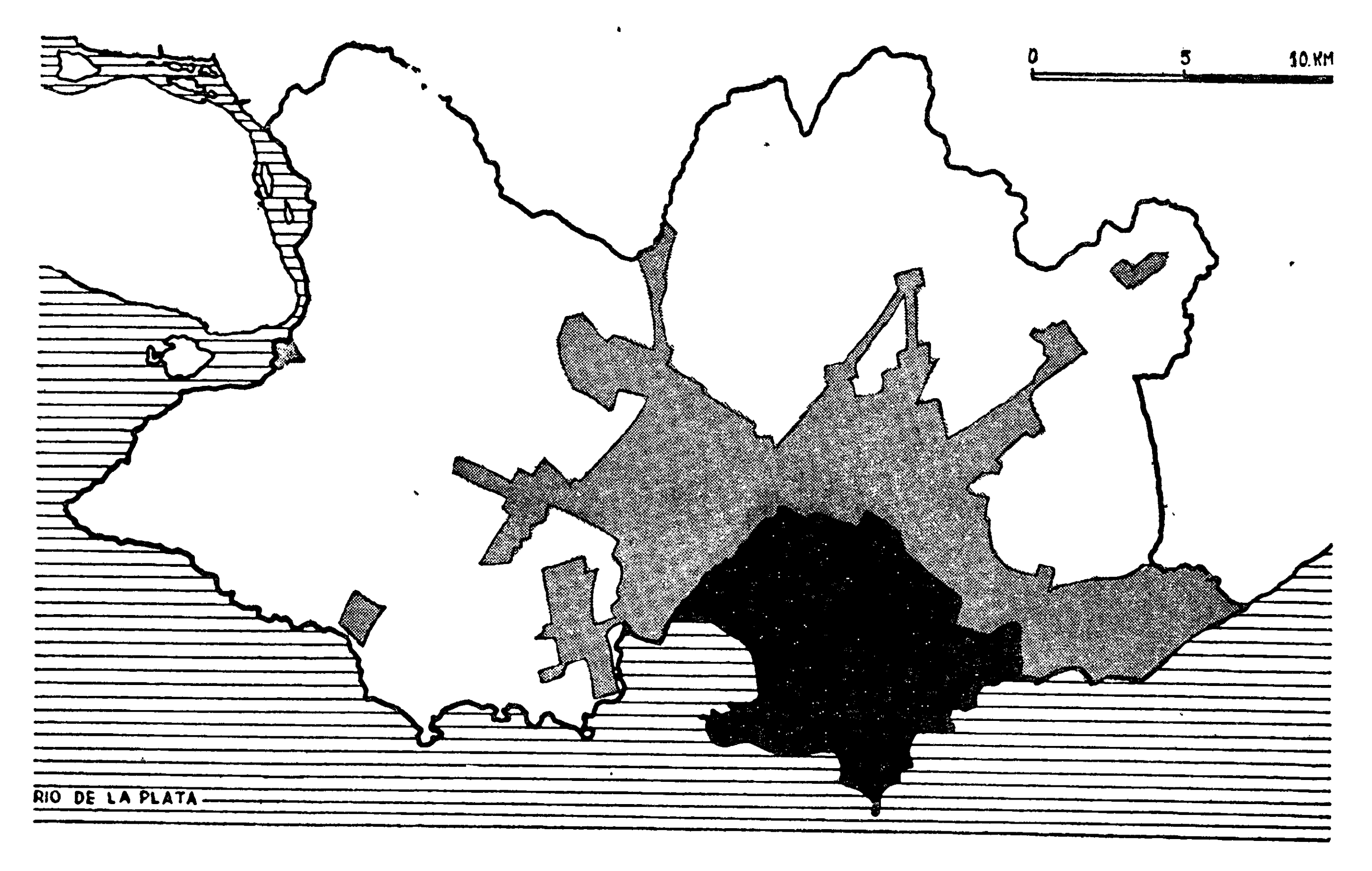
MINISTERIO DEL INTERIOR.

Montevideo, 25 de octubre de 1946.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese y publíquese en el Registro Nacional de Leyes.

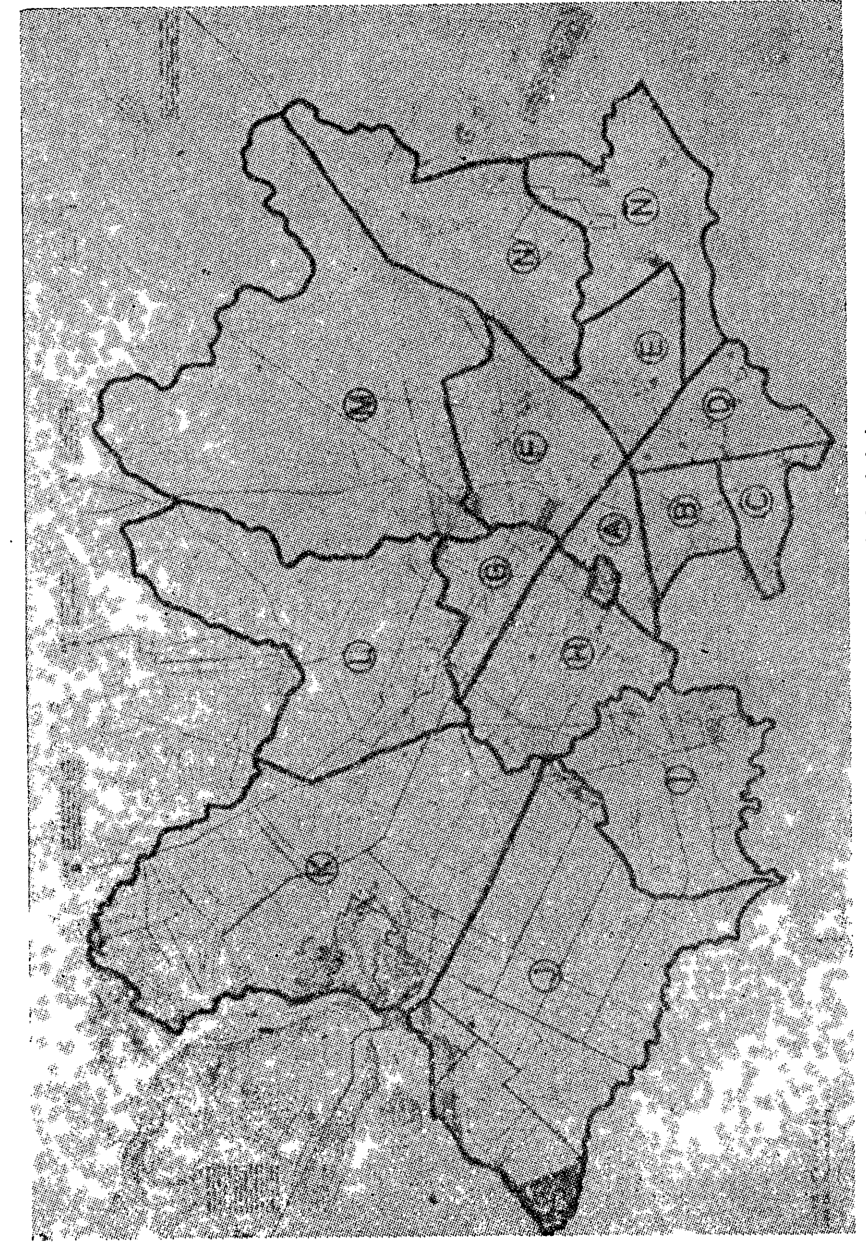
AMEZAGA
César Mayo Gutiérrez
Juan J. Carbajal Victorica.

["Registro Nacional de Leyes de la República Oriental del Uruguay. Año 1946." Mdeo. 1947. P. 1334.]
Instituto de Historia de la Arquitectura. Facultad de Arquitectura. Universidad de la República. Publicación 1.7. 1963. Fascículo 3. Fs. 15 al 20.

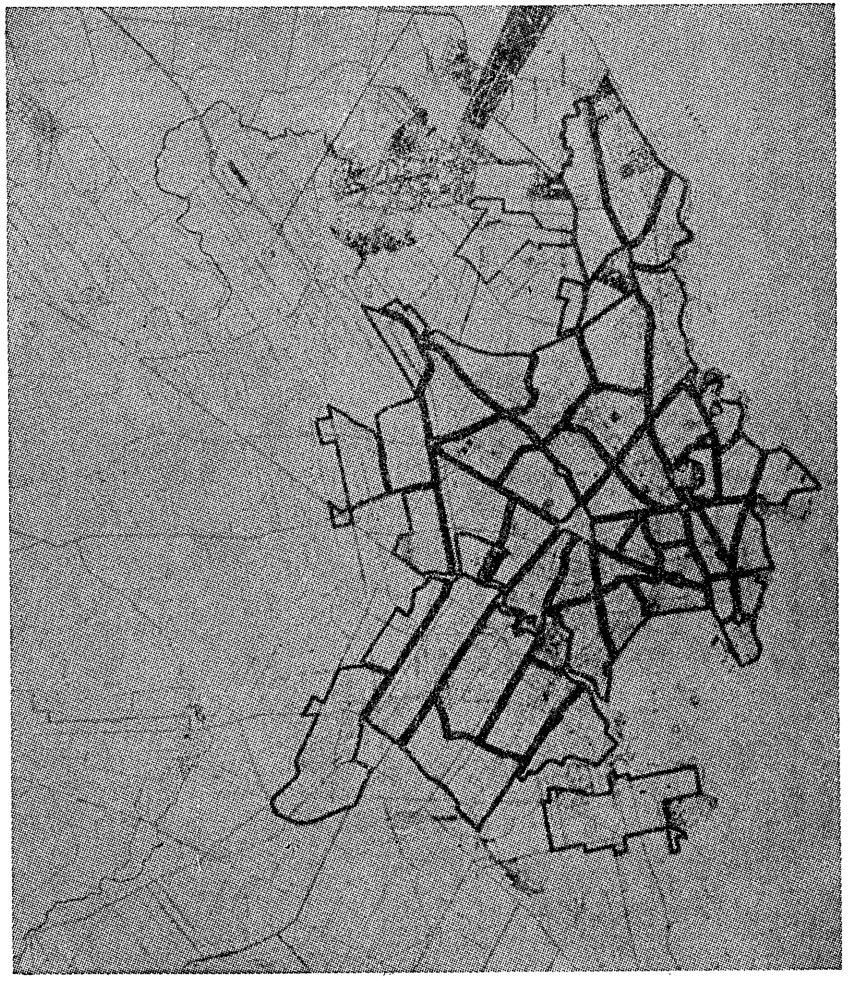


Plano de Montevideo, con la zona suburbana en grisado, y la urbana en negro.

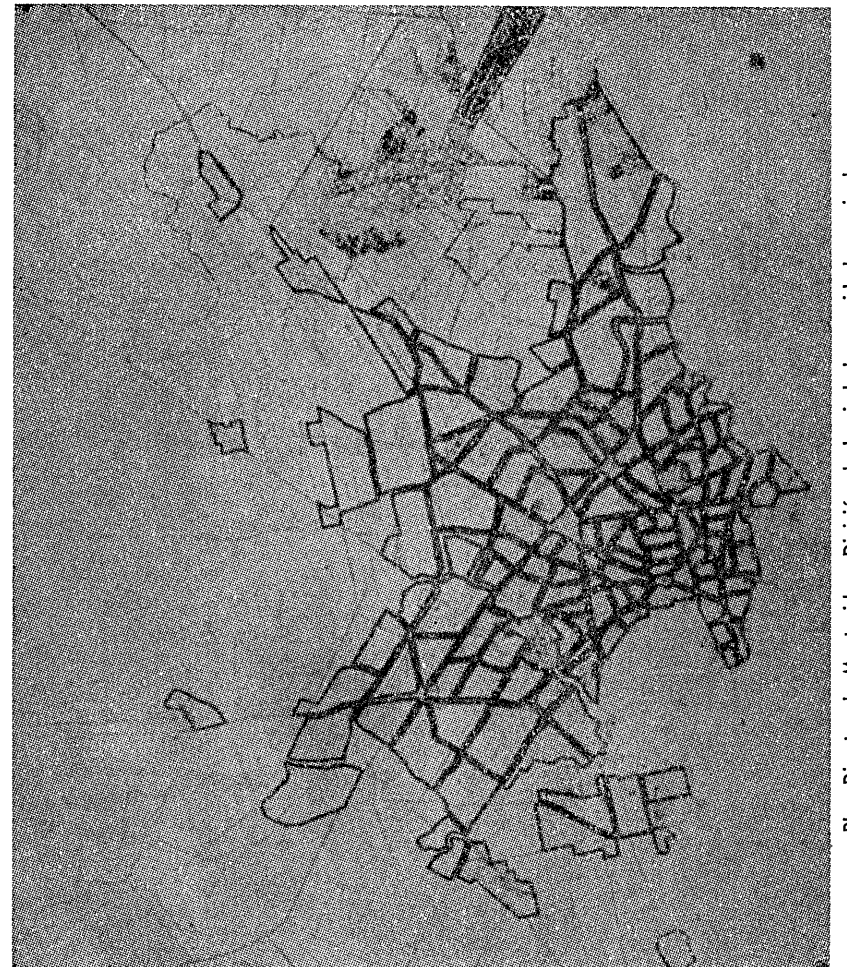
Plan Director de Montevideo. Zona urbana y suburbana.



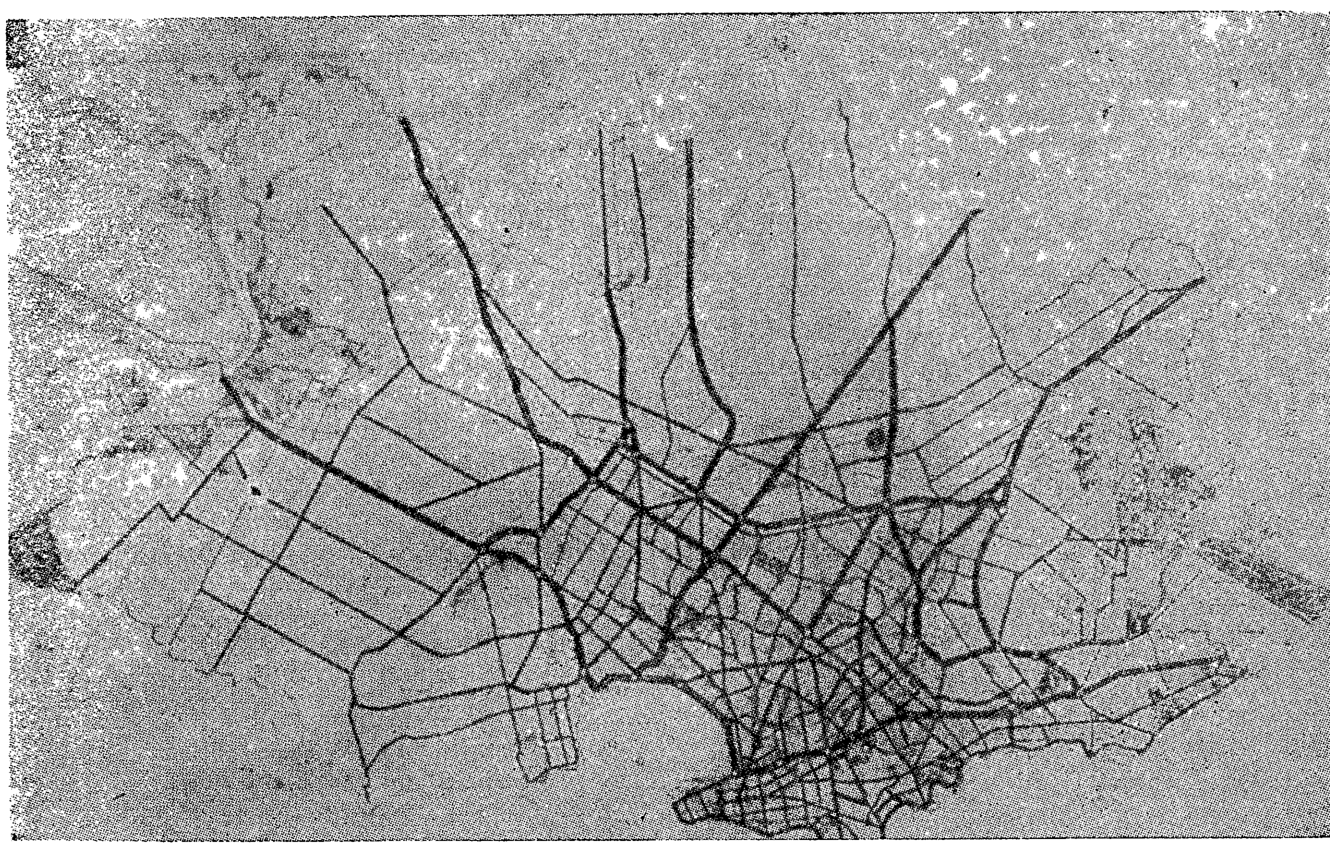
Plan Director de Montevideo. División de la ciudad en sectores.



Plan Director de Montevideo. División de la ciudad en distritos.



Plan Director de Montevideo. División de la ciudad en unidades vecinales.



Plan Director de Montevideo. La nueva red vial.



Plan Director de Montevideo. Elementos básicos del plan de coordinación del transporte colectivo: grandes centros de combinaciones (manchas oscuras), rutas de entrada de omnibus interdepartamentales (trazos dobles), vías de intercomunicación entre centros de combinaciones (trazos simples).

CAPITULO X

La ciudad actual

Considerado en su aspecto de interrelación urbana, Montevideo actual se caracteriza por la permanencia de una serie de determinantes generadas a lo largo de su proceso histórico.

Sigue siendo no sólo la capital política y administrativa de la República, sino además y fundamentalmente el puerto único de exportación e importación de productos. Mantiene como consecuencia de este hecho esencial, predeterminado por una producción fundamentalmente pecuaria, una trama vial de tipo radial, resultado histórico de la confluencia de esa riqueza pecuaria a través de las rutas de penetración que unen la campaña con la ciudad capital.

Un sistema concéntrico a escala de todo el territorio nacional integrado por la red caminera, ferrocarrilera, aérea e incluso por los sistemas de comunicación telefónica y telegráfica, confluyen radialmente hacia un solo centro: la ciudad de Montevideo, presentando un ordenamiento del territorio a escala nacional, en el cual la ciudad capital tiene como zona de influencia de sus servicios esenciales, todo el territorio de la República. La región de Montevideo es el territorio de la República, en relación a la mayoría de sus funciones urbanas y de los servicios y equipamientos resultantes.

En la ciudad de Montevideo se reproduce una trama estructural vial radial, definida por la continuación en el área urbana, de las rutas de penetración de la campaña.

Este ordenamiento radial se reafirma con la concentración de los servicios bancarios, administrativos y comerciales en un pequeño sector de la ciudad de Montevideo, constituído por la Ciudad Vieja, antiguo casco colonial amurallado y su prolongación, Plaza Independencia mediante, a lo largo de una estrecha franja que tiene como eje la Avenida 18 de Julio. Esa franja de territorio urbano de servicios bancarios, administrativos y comerciales concentrados, se angosta en la medida que se aleja de la calle Ejido, antiguo límite de la Ciudad Nueva, terminando en una endeble y tenue vía comercial, a partir de la calle Sierra en dirección al Bulevar Artigas, límite de la Ciudad Novísima.

La localización industrial caracteriza y distingue algunas zonas de la ciudad de Montevideo, en particular aquellas que han sido alcanzadas por el área urbana, durante el proceso de extensión territorial. (1)

Las áreas habitacionales se diferencian notoriamente en relación a su nivel de equipamiento, existiendo áreas residenciales con un sistema de servicios e instalaciones urbanas funcionando a plenitud, contrapuestas a zonas urbanas con servicios primarios deficientes o simplemente sin servicios.

En los últimos decenios se conforma una franja envolvente, rur-urbana, denominada "cinturón de miseria" de la ciudad de Montevideo, alimentado por la doble migración antes analizada. En estos sectores no existe insuficiencia de servicios e instalaciones, sino simplemente una ausencia denigrante de los mismos, incluído el servicio habitacional.

La ciudad de Montevideo continúa su tendencia conurbante hacia el este, recostándose a la costa del Río de la Plata, en una sucesión de localizaciones balnearias, cuyo eje aglutinador es la Ruta Interbalnearia. La tendencia creciente es la de transformar estas localizaciones urbanas, concebidas primariamente como residencias de temporada, en residencias permanentes, asimilables en su conjunto a una ciudad dormitorio continua, teniendo en cuenta que las fuentes de trabajo siguen estando en el territorio urbano de la ciudad de Montevideo.

La tendencia de crecimiento incontrolado radial y conurbante de la ciudad de Montevideo, la carencia de servicios y equipamientos esenciales en importantes sectores de su territorio urbano, la existencia de un área metropolitana extendida que tiende a abarcar núcleos urbanos de vida comunal independiente, la presencia de un vengonzante cinturón insalubre de localización infrahumana, la permanencia de las causas estructurales, que generan este cuadro de una ciudad capital desordenada y sin contralor efectivo de su crecimiento, nos formulan una imagen totalizadora similar a la que la Carta de Atenas definía como "caos urbano".

Es necesario destacar que existe un estado de conciencia de esta situación, tanto a nivel de los organismos universitarios responsables de la investigación en el campo histórico y en el campo urbanístico, como en las esferas responsables de la conducción del gobierno comunal. Sin embargo lo realizado, aunque importa, no constituye una respuesta

adecuada, a nivel de las exigencias requeridas, dado que son operaciones urbanas parciales, positivas en sí mismas, pero que no responden a una concepción global planificada, que tenga por objetivos fundamentales la superación del ordenamiento territorial caótico de la ciudad actual y la formulación de una política de previsión, tendiente a ordenar su futura extensión.

Existen determinantes a nivel nacional que limitan las posibilidades de una acción positiva integral en materia urbanística, a pesar de lo cual pensamos que es factible superar algunos aspectos del caos actual de la ciudad de Montevideo. Debemos reconocer que las profundas causas estructurales que enmarcan el proceso de desarrollo urbano de la ciudad capital, escapan a las posibilidades de acción técnica de los urbanistas e incluso de la acción política de los responsables del gobierno a nivel comunal.

El Montevideo actual, con características urbanas claramente definibles, es el resultado de la permanencia de determinantes generadas desde su fundación colonial y del desarrollo de una problemática urbana originada en la República liberal, acelerada por la eclosión metropolitana de los últimos decenios. La resultante actual de ese complejo proceso, es una ciudad capital con una definida y fuerte personalidad.

La extraordinaria belleza de su costa, sobre la bahía de Montevideo y a lo largo de la cadena de playas urbanas, es reconocida por sus bondades fuera de fronteras. Las playas Ramírez, Pocitos, Buceo, Malvín, Honda, Verde y Carrasco, para citar las más importantes, constituyen lugares obligados de esparcimiento ciudadano interno y centros de atracción del turismo internacional, en particular del proveniente de los países de la cuenca platense. La rambla costanera, que une el área portuaria con el arroyo Carrasco, límite departamental, enhebra las playas de nuestra ciudad, hábilmente, sin violentar la natural belleza de nuestras costas, teniendo en las zonas del Parque Rodó, Puerto del Buceo, Punta Gorda y Carrasco, los hallazgos paisajistas más logrados.

La política de creación de parques y jardines deja un sello inconfundible en el Montevideo actual, que conserva aún una aceptable proporción de penetración del verde, no solamente en áreas diferenciadas, sino también en forma dispersa, a lo largo de una importante cantidad de calles, avenidas y bulevares, profusamente arbolados y en la existencia de una insospechada forestación en el interior de las manzanas urbanas, perceptibles desde los puntos altos de la ciudad. Los parques Rodó, del Golf, Villa Biarritz, Batlle y Ordóñez (ex de los Aliados), El Prado, Rivera y los jardines de Carrasco, a los cuales deben agregarse el faro de Punta Carretas y el parque, fuerte y faro del Cerro de Montevideo, constituyen centros caracterizados, de destacable valor urbanístico, cuya adecuada conservación es imperiosa.

La Ciudad Vieja y la Avenida 18 de Julio continúan marcando nítidamente el área de atracción comercial, siendo esta última, el paseo habitual de los montevideanos.

El conjunto de los elementos antes señalados: bahía, rambla portuaria y costanera, las playas, los parques y jardines, la vigencia de las bellezas naturales, no violentadas por la acción del hombre, la Ciudad Vieja, la Avenida 18 de Julio, eje del centro comercial, conforman los rasgos sobresalientes de una ciudad que ha definido, en el transcurso de su historia urbanística, una personalidad distinguible y disfrutada por sus habitantes, que proclaman con orgullo su calidad de montevideanos.

Durante el siglo XX, la incorporación a nuestro país de las ideas renovadoras, en materia arquitectónica, se produce gradualmente, en un proceso paralelo al europeo y norteamericano. E.E. U.U., Francia, los Países Bajos, Alemania hasta el año 1933, fecha del cierre definitivo del Bauhaus por el hitlerismo, posteriormente el área escandinava y a partir de la última guerra mundial, Inglaterra y nuevamente E.E. U.U. son centros destacables de creación y divulgación de las distintas modalidades, que constituyen en su conjunto la corriente renovadora. En las dos últimas décadas Europa pierde el monopolio tradicional de creación y difusión de las ideas y de las formas renovadoras en arquitectura. Japón, España, México y Brasil irrumpen como nuevos centros culturales arquitectónicos.

La actitud inicial antiacadémica que alimenta la postura polémica, el ímpetu propagandístico, casi declamatorio de este movimiento, pierde su razón de ser, en la medida que las ideas y las formas arquitectónicas contemporáneas se internacionalizan y pasan a constituir un elemento habitual en la formación del gusto.

Por reflejo primero, debido a su influencia en el proceso europeo, en forma directa después, uno de los pioneros del movimiento renovador norteamericano tiene incidencia notoria en nuestro medio: Frank Lloyd Wright.

Sin embargo uno de los gabinetes de ensayo más ricos y proficuos del área europea, donde confluyen ansiosa y generosamente los grandes maestros de la arquitectura europea de nuestro siglo (Le Corbusier, Gropius, Meyer, Mies Van der Rohe, etc.) no tendrá influencia directa en nuestro medio y sólo se registra, a partir de nuestros días, como un hecho histórico trascendente. Tal es el caso del valioso movimiento renovador en la Unión Soviética, abruptamente clausurado por el stalinismo a partir del año 1933, con la implantación oficial de la doctrina del realismo socialista.

El retroceso del movimiento renovador desde los primeros años de la década del 30, que en el caso de Alemania y de la Unión Soviética significó lisa y llanamente su desaparición como modalidad estilística, llega a nuestras costas y sus consecuencias se mantienen hasta fines de la década del 40.

El reencuentro europeo con la corriente renovadora se produce una vez finalizada la segunda guerra mundial. Durante ese período de receso se refugió en la docencia y obra de los maestros emigrados a Inglaterra y a E.E. U.U. y en el área cultural escandinava, donde se reelaboran pragmáticamente sus principios caracterizantes.

La dependencia directa con los centros de creación y difusión de la arquitectura renovadora, a través de las publicaciones periódicas, de la visita de algunos de sus maestros y teóricos, así como la existencia de una Facultad de Arquitectura, que hereda del Profesor Carré una actitud receptiva a toda forma de innovación, hace de nuestra arquitectura nacional, en el marco limitado de sus posibilidades, una de las más sensibles a las variaciones del gusto arquitectónico en el campo internacional.

El receso creativo en Europa continental, entre los años 1933 a 1945, tiene su paralelo nacional en la detención y retroceso de la arquitectura internacional, durante un lapso similar al europeo, sin desconocer la existencia de cultores fieles a este movimiento, que reciben una influencia formal, a veces excesiva, de los grandes maestros europeos, Le Corbusier, Van der Rohe, Gropius, Van de Velde, Oud, etc. y del maestro norteamericano Frank Lloyd Wight. Una excepción, dentro de estas excepciones, está constituida por la personalidad del maestro Julio Vilamajó, que elabora las bases de una arquitectura auténtica, enraizada a nuestro medio e indudablemente factible de plasmarse en obra concreta por su talento creador.

A partir de la década del 50, la arquitectura renovadora es aceptada, en su esencia doctrinaria, a nivel de la enseñanza oficial, con la formulación de los principios del nuevo plan de estudios de la Facultad de Arquitectura. Simultáneamente deja de ser una arquitectura destinada a una elite intelectual y a los concursos patrocinados por el Estado, para formar parte aceptada de una de las formas del gusto arquitectónico del montevideano medio.

En la actualidad sufrimos las consecuencias del eclecticismo de la corriente renovadora, integrada por una variedad numerosa de modalidades formales, determinadas por las mismas vías de penetración, que caracterizaron los momentos de introducción temprana en nuestro medio, de los principios de la corriente antiacadémica.

Hoy, como en la época de introducción en nuestro medio de la modalidad del Art Nouveau, son las publicaciones periódicas y el turismo intelectual, los medios que generan una arquitectura montevideana de reflejo, cuya tentativa de autenticidad permanece en el plano teórico y en la arquitectura-ejemplo del fallecido maestro Julio Vilamajó.

NOTAS AL CAPITULO X

(1) "La industria se ha transformado definitivamente en un hecho urbano, por su implantación territorial o por su condición de causal fundadora o impulsora del desarrollo urbano. Esta característica que en nuestro país se define en los comienzos del siglo actual, coincide con la mecanización industrial basada en la energía eléctrica.

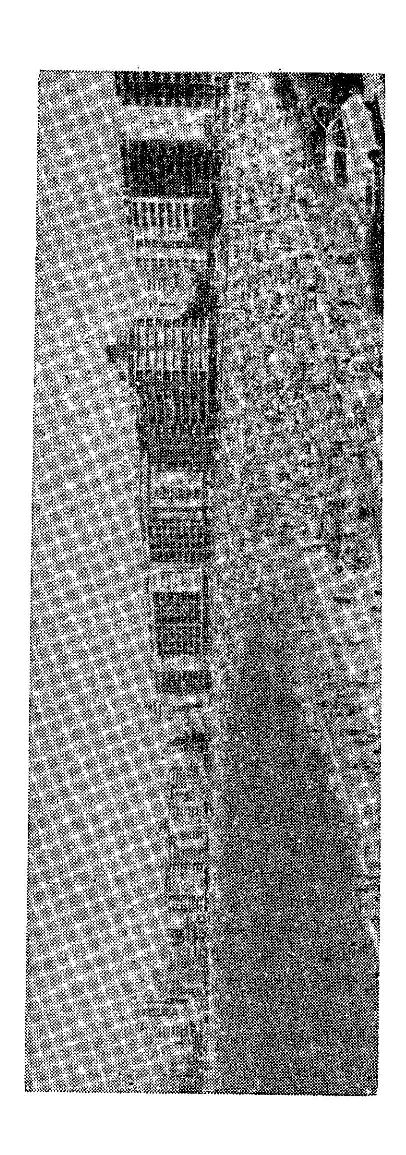
En nuestro siglo asistimos a un doble proceso de localización territorial de las industrias: la descentralización, si consideramos el territorio nacional como región y la centralización industrial en las áreas urbanas, definiendo zonas caracterizables. Si en la segunda mitad del siglo XIX podíamos indicar dos zonas preferenciales de localización industrial, el litoral desde Fray Bentos a Salto y el Cerro y Pantanoso en Montevideo, anotamos una mayor dispersión de la localización a escala nacional. Fray Bentos, Paysandú, Juan Lacaze, Colonia, N. Palmira, Minas, Canelones, Las Piedras, etc., son asiento de importantes industrias. Sin embargo debemos señalar que la zona noreste de la República no está servida, presentando en este campo el mismo vacío, la misma carencia de equipo, que anotamos en otros servicios tan diversos del industrial como lo son el asistencial o el educacional.

En cada urbe y en particular en la Capital se definen áreas de localización de actividades industriales afines, se dibuja un zoning espontáneo de áreas industriales especializadas: el Cerro, asiento de la industria frigorífica, Capurro, de los lavaderos de lana, Paso del Molino y una franja que tiene por eje la calle Veracierto, de la industria textil, una franja territorial contigua al puerto con eje en la calle Rondeau, de los depósitos de materias primas elaboradas de exportación, etc.

Este doble proceso de descentralización regional y centralización urbana está condicionado a la política de electrificación del país iniciada en la primera presidencia de Batlle y Ordóñez y que tendrá un eslabón fundamental en la puesta en funciones de la Central Hidroeléctrica de Rincón del Bonete en el río Negro. La generalización del uso industrial de la energía eléctrica centralizada a escala nacional acelera la expansión industrial y al mismo tiempo define su implantación preferencial en las zonas

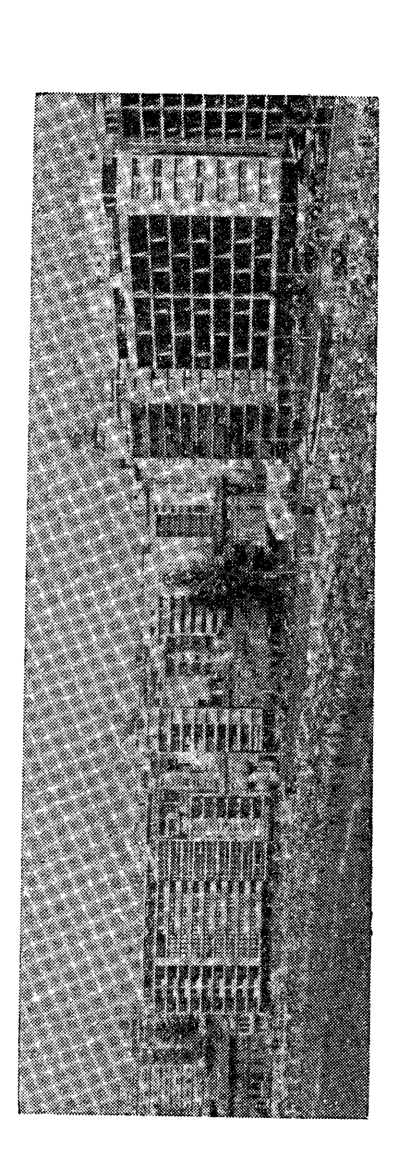
mejor servidas. La dispersión de las industrias en nuestro territorio se vincula además al mejoramiento de la red vial nacional, al enfoque político del problema vial, considerado como un servicio público, idea promotora de la formulación de una serie de planes viales, a punto de partida de la creación de la Dirección de Vialidad en 1912, el mismo año que se promulga el monopolio estatal de la energía eléctrica en Montevideo en manos de las Usinas Eléctricas del Estado, empresa que nace con la nacionalización de la Empresa de Luz Eléctrica en 1897. La localización territorial de las industrias está doblemente condicionada por la política de electrificación centralizada y en monopolio y la planificación carretera nacional. La trama de la red de distribución de energía y de la red vial forman la base material de la implantación del servicio industrial."

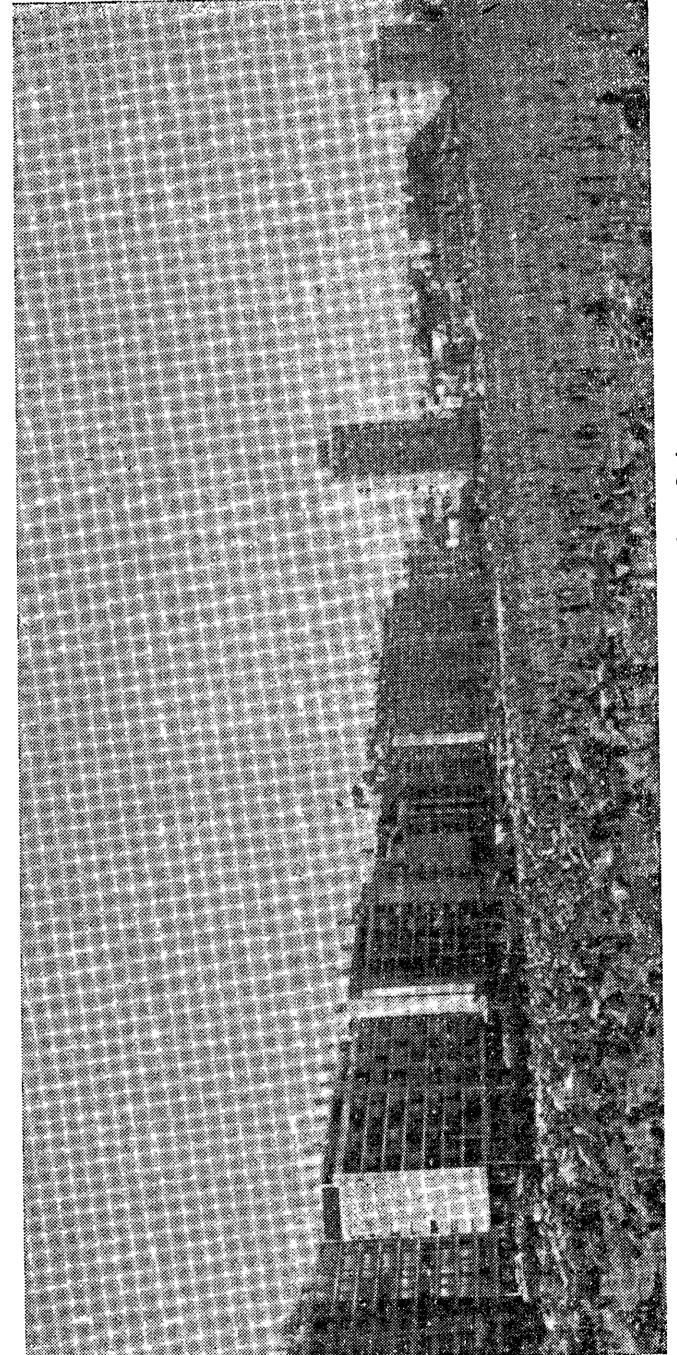
BARACCHINI, Hugo. "El desarrollo industrial y la arquitectura nacional." Revista CEDA. Nº 31. Montevideo, 1967. Pág. 8 y 9.





Playa Pocitos





Rambla costanera República del Perú. Playa Pocitos.

Cronología de las principales obras arquitectónicas de la ciudad de Montevideo

Programa	Autor	Fecha
Primera Capilla de San Francisco	——	1724
Ciudadela	Diego Cardoso	1742
Casa de Francisco Llambí	——	1775
Casa de Lavalleja	——	1783
Casa de la Gobernación (Fuerte de Gobierno)	García Martínez de Cáceres	1790
Iglesia Inmaculada Concepción (Matriz)	De Sáa y Faría o Del Pozo y Marquy Tomás Toribio	1790 (3)
Cuartel de Ingenieros	García Martínez de Cáceres	1797
Casa del Anima	——	Fines S. XVIII
Capilla (Hospital de San José y la Caridad)	Del Pozo y Marquy o Tomás Toribio	1798 o 1808
Cabildo y Reales Cárceles	Tomás Toribio José Toribio	1804 (3) 1830
Casa Toribio	Tomás Toribio	1809
Fortaleza (Cerro)	Del Pozo y Marquy	1809
Casa de Rivera	——	1810
Casa de Oribe	——	1825
Hospital de San José y la Caridad	José Toribio	1825
Casa de Ximénez Gómez	——	1825
Casa de los Ejercicios	——	1826
Casa de Vázquez	——	1830

Programa	Autor	Fecha
Casa de Montero	José Toribio	1831
Molino de Pérez (Malvín)	———	1835
Plaza Independencia (Sistematización)	Carlos Zucchi	1837
Casa de Elías Gil	Carlos Zucchi	1837
Aduana de Oribe (Puerto del Buceo)	———	1843
Templo de la Santísima Trinidad (Inglés)	Antonio Paullier	1845
Iglesia Parroquial (Paso del Molino)	Antonio Fontgibell	1849
Iglesia de San Agustín (Villa Restauración)	Antonio Fontgibell	1849
Colegio Oriental o Seminario Nacional o Universidad Menor (Hospital Pasteur)	Antonio Fontgibell	1851
Aduana (Tercer Edificio)	Aimée Aulbourg	1852
Teatro Solís	Carlos Zucchi Francisco Xavier Garmendia Clemente César	1856
Primer Hospital Italiano (Inspección General del Ejército)	Pedro Fossati	1857
Hospital Maciel (Primera ampliación)	Bernardo Poncini	1859 (1)
Plaza Independencia (Rectificación de su sistematización)	Bernardo Poncini	1860
Rotonda del Cementerio Central	Bernardo Poncini	1863
Iglesia de San Francisco	Víctor Rabu	1865
Administración de Correos (Primer Edificio)	Thomas Havers	1867
Bolsa de Comercio (Primer edificio)	Víctor Rabu	1867
Mercado del Puerto	Mesures, Penot	1868
Mercado Central	Thomas Havers	1869
Iglesia de la Inmaculada Concepción (de los Vascos)	Juan Lladó Víctor Rabu	1870
Casa Carlos de Castro	Juan A. Capurro	1870
Capilla de la Sagrada Familia (Jackson)	Víctor Rabu	1871
Casa quinta de Fynn	Víctor Rabu	1872
Casa quinta de Morales	Juan A. Capurro	1872
Asilo de Expósitos y Huérfanos (Damaso Larrañaga)	Víctor Rabu	1873
Casa Francisco Gómez	Ignacio Pedralbez	1875
Faro Punta Brava (Punta Carretas)	———	1876
Casa quinta de Eastman	Víctor Rabu	1878
Teatro Solís (Ampliación)	Víctor Rabu	1879
Casa de Estévez (Palacio de Gobierno)	Juan A. Capurro	1880
Casa quinta de Aurelio Berro (Embajada Argentina)	Ignacio Pedralbez	1880
Manicomio Nacional (Hospital Vilardebó)	Eduardo Canstatt	1880
Casa de Buxareo (Embajada de Francia)	Luis Andreoni	1884
Casa de Santos (Ministerio de RR. EE.)	Juan A. Capurro	1884
Casa de Agustín de Castro	Juan A. Capurro	1885
Instituto Normal de Señoritas (María Stagnero de Munar)	Juan Lukasiewicks	1887
Club Uruguay	Luis Andreoni	1888
Barrio Reus Sur	Juan Tosi	1888 (1)

Programa	Autor	Fecha
Palacio Seré	Juan Tosi	1888
Primera Cárcel Penitenciaria	Juan A. Capurro	1889
Asilo Maternal Nº 2	Juan Tosi	1890
Iglesia de Nuestra Señora de Lourdes	Ignacio Pedralbez	1890
Escuela Nacional de Artes y Oficios (Universidad del Trabajo)	Inocencio Reina	1890
Hotel Nacional (Facultad de Humanidades y Ciencias)	Juan Tosi	1890 (1)
Hospital Italiano (Umberto 1º)	Luis Andreoni	1890
Conventillo Lafone	Aquiles Monzani	1891 (1)
Ateneo de Montevideo	José Ma. Claret Julián Masquelez Emilio Boix	1897
Estación Central del FF. CC. (General José Artigas)	Luis Andreoni	1897
Mercado de la Abundancia	Leopoldo Peluffo	1904 (1)
Dispensario (Joaquín de Salterain)	Leopoldo J. Tosi	1906 (1)
Facultad de Medicina	Jacobo Vázquez Varela	1908
Hospital Militar	Pedro Sartori	1908
Escuela (Rep. del Brasil)	Américo Maini	1908 (1)
Instituto Alfredo Vázquez Acevedo	Alfredo Jones Brown	1909
Segunda Cárcel Penitenciaria (Punta Carretas)	Domingo Sanguinetti	1910
Hotel, Teatro y Casino del Parque Urbano	Fernández Poblet, Ortuzar.	1911
Universidad de la República	Juan Ma. Aubriot, Silvio Geranio	1911
Escuela (E. Compte y Riqué)	Alfredo Jones Brown	1913
Hotel Casino Carrasco	Lanus, Harry	1921
Palacio Salvo	Mario Palanti	1922 (2)
Aduana (Cuarto edificio)	Jorge Herrán	1923 (2)
Palacio Legislativo	Víctor Meano Gaetano Moretti	1925
Vivienda Alvarez Cortés	Mauricio Cravotto	1927
Vivienda Pucci	Mauricio Cravotto	1928
Escuela Experimental de Malvín	Juan A. Scasso	1929
Facultad de Odontología	Rius, Amargós	1929 (2)
Hospital de Clínicas	Carlos Surraco	1929 (2)
Instituto de Higiene	Carlos Surraco	1929 (2)
Palacio Municipal	Mauricio Cravotto	1930 (2)
Fábrica Barrera Hnos.	Mauricio Cravotto	1930
Edificio Centenario	De los Campos, Puente, Tournier	1930
Estadio Centenario	Juan A. Scasso	1930
Palacio Lapido	Aubriot, Valabrega	1930
Vivienda Vilamajó	Julio Vilamajó	1930 (1)
Garage (Asistencia Pública Nacional)	Julio Vilamajó	1931 (1)
Vivienda Mendoza	Carlos Gómez Gavazzo	1932
Vivienda Cravotto	Mauricio Cravotto	1932
Banco República (Casa Central)	Luis Veltroni, Raúl Lerena Acevedo	1934
Banco Hipotecario (Remodelación)	Aubriot, Valabrega	1934
Hotel Rambla	Mauricio Cravotto	1935
Yacht Club	Herrán, Crespi	1935

Programa	Autor	Fecha
Edificio San José	Etchebarne, Ciurich	1936
Escuela Naval (Ex Hotel Miramar)	Juan A. Scaso	1936 (1)
Cine Metro	Francisco Lasala	1936
Confitería Americana	Carlomagno, Bouza, González Frounis	1936
Edificio Araújo	Julio Vilamajó, Pedro Carve	1936 (1)
Instituto Batlle y Ordóñez	De los Campos, Puente, Tournier	1937
Caja de Jubilaciones y Pensiones	Arbeleche, Canale	1937 (2)
Facultad de Ingeniería y Agrimensura	Julio Vilamajó	1938 (1)
Edificio "El País - El Plata"	De los Campos, Puente, Tournier	1938
Vivienda Dodero	Julio Vilamajó	1939
Vivienda Leborgne	E. Leborgne	1939
Colonia Marítima de Vacaciones	A. Muñoz del Campo	1940
Edificio Siri	Vázquez Etcheveste	1940
Vivienda (Br. Artigas y Guaná)	Fresnedo Siri	1941
Edificio Salvo	Gori Salvo, Muraccioli	1942
Cine Ambassador	Etchebarne, Ciurich	1942
Administración Nacional de Puertos	Arbeleche, Canale	1942
Almacén "Confitería Americana"		
(Biblioteca Artigas Washington)	Julio Vilamajó	1944 (1)
Estación de Servicio ANCAP (Carrasco)	División de Arquitectura de ANCAP	1944
Facultad de Arquitectura	Fresnedo Siri, M. Muccinelli	1947
Palacio de la Luz (U. T. E.)	Fresnedo Siri	1947
Edificio Apartamientos Moncaut	Julio Vilamajó	1947 (1)
Depósitos U. T. E.	M. Muccinelli	1947
Edificio apartamientos (21 de Setiembre y Br. Artigas)	F. Zamora, Rodríguez Juanotena, Rodríguez Olivencia	1948
Edificio Agrupación Universitaria	Arbeleche	1948
Edificio apartamientos, comercio, cines Plaza y Central	R. Lorente Escudero	1949
Sindicato Médico del Uruguay	Altamirano, Mieres Muró, Villegas Berro	1950
Estación ANCAP (Trouville)	R. Lorente Escudero	1950
Edificio apartamientos (Plaza Zabala)	Arbeleche, Canale	1951
Edificio apartamientos (Gil y Agraciada)	R. Cohe	1952
Edificio "La Goleta"	R. A. Sichero Bouret	1952
Edificio apartamientos (Avda. Brasil y Cavia).	Luis García Pardo	1953
Liceo "H. Miranda"	Acosta, Brum, Careri, Stratta	1954 (2)
Salón Exposición (Colonia y Acevedo Díaz)	Jorge Bonino	1954
Edificio apartamientos (Plaza Gomensoro)	Villegas Berro, Butler Soudriers, Cardozo Guani	1954
Vivienda Vaia (Cerro)	Luis Vaia	1954
Edificio "Mónaco"	Villegas Berro, Jones Odriozola	1955

Programa	Autor	Fecha
Edificio apartamientos (Br. Artigas)	A. Muñoz del Campo	1955
Edificio Comercial (Mercedes y Río Branco)	I. Arostegui	1955
Banco Hipotecario	Acosta, Brum, Careri, Stratta	1956 (2)
Escuela (Capurro)	Rodríguez Juanotena, Rodríguez Orozco	1957
Caja de Jubilaciones y Pensiones Civiles	Paysse Reyes, Chappe	1957 (2)
Escuela (Punta Gorda)	Rodríguez Juanotena, Rodríguez Orozco	1958
Vivienda Paysse	Paysse Reyes	1958
Seminario (Toledo)	Paysse Reyes	1958
Centro de Protección de Choferes	Bisogno, Gilboa, Reverdito, Rodríguez Juanotena	1958 (2)
Edificio "Asociación Cristiana de Jóvenes"	R. A. Sichero Bouret	1959
Edificio "Panamericano"	R. A. Sichero Bouret	1959
Estadio Municipal (Cilindro)	Leonel Viera	1959 (2)
Hogar Estudiantil	Serralta, Clemont	1959 (2)
Vivienda Dieste	Eladio Dieste	1960
Depósito Banco de Seguros	Eladio Dieste	1960
Edificio escritorios (Colonia entre Rondeau y Cuareim)	Monestier, Tisch	1960
Colegio "La Meannais" (Punta Gorda)	Serralta, Clemont	1961
Urnario (Cementerio del Norte)	Nelson Bayardo	1962
Edificio del Notariado (18 de Julio entre Magallanes y Gaboto)	Barañano, Blumstein, Ferster, Rodríguez Orozco	1962 (2)
City Bank	Sánchez Elía, Peralta Ramos, Agostini	1962
Vivienda Petit de la Villeon	Petit de la Villeon	1962
Palacio de Justicia	Barañano, Blumstein, Ferster, Rodríguez Orozco	1963 (2)
Junta Departamental de Montevideo	Lucas Ríos, Morón	1963 (2)
Vivienda (Punta Gorda)	Sommer Smith	1963
Vivienda (Juan María Pérez y Dublín)	Alfredo Nebel Fabini	1963
Banco del Plata	A. Bonnet	1963
Capilla (Maroñas)	Petit de la Villeon	1964
Viviendas (Calle Nicaragua entre Requena y Paullier)	Mario Spallanzani	1964
Liceo Alemán (Ampliación)	Antonio Cravotto	1964
Instituto Normal	L. Secco	1965
Comedor Universitario Nº 2	Antonio Cravotto (Taller)	1966

* Esta cronología no pretende agotar la compleja visión del proceso edilicio de la ciudad de Montevideo, es simplemente una enumeración de aquellas obras, que por su programa, la calidad de su proyecto o por su significación en la imagen colectiva de nuestra ciudad, integran, a juicio de los autores, lugar relevante en la evolución arquitectónica montevideana.

Se han indicado, en términos generales, las fechas que corresponden a la realización de su construcción, exceptuados aquellos ejemplos que se individualizan con llamadas.

(1) Fecha de realización del proyecto.
(2) Fecha de concurso.
(3) Ver nota 5 del Cap. I.

Bibliografía General

ABAD, Plácido. "Una casa patricia suntuosa: el palacio Montero-Regalía". Revista Nacional. Mdeo. 1943.
ABADIE SANTOS, Mario. "Fraccionamiento de tierras en las playas". Revista Arquitectura. Mdeo. 1937.
ABELLA TRIAS, J. C. "La autopista de la Avenida Italia". Revista S.A.U. Mdeo. 1964.
ABELLA TRIAS, J. C. "Montevideo, la ciudad en que vivimos". Mdeo. 1960.
ACEVEDO, Eduardo. "Anales Históricos del Uruguay". Mdeo. 1933.
AGORIO, Carlos. "El Plano Regulador de Montevideo". Revista Arquitectura. Mdeo. 1931.
ALONSO CRIADO, M. "Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay". Mdeo. 1825 a 1895.
ALONSO MARTINEZ, E. "Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay". Mdeo. 1896 a 1899.
ALVAREZ LENZI, R. "El Conventillo de Lafone". Revista F. de A. Mdeo. 1958.
ALVAREZ LENZI, R. "El Falansterio Montevideano". Revista F. de A. Mdeo. 1960.
ALVAREZ LENZI, R. "Evolución del enfoque del problema de la vivienda de interés social en Montevideo". Revista F. de A. Mdeo. 1966.
APOLANT, Juan. "Génesis de la familia uruguaya". Mdeo. 1966.
ARAUJO, Orestes. "Historia compendiada de la Civilización Uruguaya". Mdeo. 1906.
ARCAS, José A. "Historia del siglo XX uruguayo. 1897-1943". Mdeo. 1950.
ARDAO, Arturo. "Espiritualismo y positivismo en el Uruguay". Mdeo. 1962.
ARDAO, Arturo. "Filosofía pre-universitaria". Mdeo. 1945.
ARDAO, Arturo. "Racionalismo y liberalismo en el Uruguay". Mdeo. 1962.

ARGUL, José P. "Pintura y escultura en el Uruguay. Historia crítica". Mdeo. 1958.

ARMAND UGON, E., CERDEIRAS ALONSO, J. C., ARCOS FERRAND, L., GOLDARACENA, C. "República Oriental del Uruguay. Compilación de Leyes y Decretos. 1825-1930". Mdeo. 1930.

ARREDONDO, Horacio. "Civilización del Uruguay". Mdeo. 1953.

ARREDONDO, Horacio. "El transporte a sangre en el antiguo Montevideo y su extensión al interior". Anales Históricos de Montevideo. Mdeo. 1958.

ARREDONDO, Horacio. "Fortaleza del Cerro. Relevamiento del edificio". Revista Arquitectura. Mdeo. 1927.

ARREDONDO, Horacio. "Las Fortificaciones de Montevideo. El portón de San Pedro". Revista I.H.G. Mdeo. 1926.

ASOCIACION DE INGENIEROS DEL URUGUAY. "Síntesis histórica de la Ingeniería en el Uruguay". Mdeo. 1949.

AZAROLA GIL, L. E. "Los orígenes de Montevideo. (1607-1749)". B.A. 1933

BAGU, Sergio. "Economía de la Sociedad Colonial". B.A. 1949.

BAGU, Sergio. "Estructura social de la Colonia. Ensayo de historia comparada de América Latina". B.A. 1952.

BALLESTEROS, Montiel. "Montevideo de ayer, de hoy, de mañana". Mdeo. 1930.

BARACCHINI, Hugo. "El desarrollo industrial y la arquitectura nacional". Revista C.E.D.A. Mdeo. 1967.

BARACCHINI, Hugo. "La vivienda de interés social en Montevideo". Revista F. de A. Mdeo. 1966.

BARACCHINI, Hugo. "1950-1965; 15 años de Arquitectura en el Uruguay". Revista C.E.D.A. Mdeo. 1965.

BARACCHINI, Hugo. "Proceso de localización territorial de las industrias no pecuarias a partir de 1875". Revista F. de A. Mdeo. 1964.

BAROFFIO, Eugenio P. "El cementerio central". Revista Arquitectura. Mdeo. 1932.

BAROFFIO, Eugenio P. "El progreso Arquitectónico, sus manifestaciones en Montevideo". Revista Arquitectura. Mdeo. 1933.

BAROFFIO, Eugenio P. "El Teatro Solís". Revista Histórica. Mdeo. 1958.

BAROFFIO, Eugenio P. "La enseñanza de la Arquitectura en nuestra Universidad". Revista Nacional. Mdeo. 1952.

BAROFFIO, Eugenio P. "La Plaza de la Independencia de Montevideo". Revista Histórica. Mdeo. 1955.

BAROFFIO, Eugenio P. "Reseña biográfica del ingeniero Luis Andreoni". Revista Nacional. Mdeo. 1946.

BAROFFIO, Eugenio P. "Tráfico y transportes; estudio sobre cuestiones urbanas del Arq. Raúl Lerena Acevedo". Revista Arquitectura. Mdeo. 1932.

BARRAN, J. P., NAHUM, B. "Bases económicas de la revolución artiguista". Mdeo. 1963.

BARRAN, J. P., NAHUM, B. "Historia rural del Uruguay Moderno". Mdeo. 1967.

BAUZA, Francisco. "Historia de la dominación española en el Uruguay". Mdeo. 1880-1882.

BERNARDEZ, Manuel. "El Uruguay entre dos siglos". Mdeo. 1931.

BERRA, F. A., DE VEDIA, A., DE PENA, C. "Album de la República Oriental del Uruguay". Mdeo. 1882.

BLANCO ACEVEDO, Pablo. "Descripción de Montevideo durante la gobernación del Mariscal don José Joaquín de Viana (1763-1764)". Revista Histórica. Mdeo. 1912.

BLANCO ACEVEDO, Pablo. "El gobierno colonial en el Uruguay. Orígenes de la nacionalidad". Mdeo. 1926.

BLANCO ACEVEDO, Pablo. "La Guerra Grande y el medio social de la Defensa". Revista Histórica. Mdeo. 1908.

BOCCHIARDO, Livia. "El Barrio Peñarol". Revista F. de A. Mdeo. 1963.

BOCCHIARDO, Livia. "El grupo de viviendas construídas por Rossell y Rius en el Reducto". Revista F. de A. Mdeo. 1963.

BOCCHIARDO, L., MURAS, O. "Barrio Pantanoso. Proceso histórico-urbano". I.H.A. F. de A. Mdeo. 1960.

BOCCHIARDO, L., MURAS, O. "La Unión. Proceso histórico-urbano" en "La Unión". I.T.U. F. de A. Mdeo. 1956.

BOIX, Elzeario. "La Arquitectura en el Uruguay. Bosquejo Histórico". Revista Arquitectura. Mdeo. 1920.

BOIX, Elzeario. "Un siglo de arquitectura en el Uruguay". Anales F. de A. Mdeo. 1943.

CAMPOS, Alfredo R. "La organización defensiva de las fronteras coloniales". Mdeo. 1959.

CASTRO, Juan J. "Puerto de Montevideo; análisis comparativo de las soluciones técnicas y financieras". Mdeo. 1899-1901.

CRAVOTTO, Mauricio. "Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo". Mdeo. 1931.

CRAVOTTO, Mauricio. "Contribución al estudio del descongestionamiento del centro extremo de la península de Montevideo (Zona Bancaria) y formación de un "Centro Cultural" retrospectivo". Revista I.U. F. de A. Mdeo. 1938.

CRAVOTTO, Mauricio. "Descripción de la evolución del curso de Composición Decorativa a Arquitectura Paisajista". Revista I.U. F. de A. Mdeo. 1937.

CRAVOTTO, Mauricio. "¿Qué quiere decir Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura?" Revista I.U. F. de A. Mdeo. 1941.

COMISION FINANCIERA DE LA RAMBLA SUR. "Compilación de actos de la Asamblea Representativa Departamental concernientes a la Comisión". Mdeo. 1936.

CONCEJO DEPARTAMENTAL DE MONTEVIDEO. "Anales históricos de Montevideo". Mdeo. 1957 a 1959.

CONCEJO DEPARTAMENTAL DE MONTEVIDEO. "Compilación de leyes, ordenanzas, decretos y resoluciones relacionados con la construcción de edificios". Mdeo. 1957.

CONCEJO DEPARTAMENTAL DE MONTEVIDEO. "Iconografía de Montevideo". Mdeo. 1955.
CONCEJO DEPARTAMENTAL DE MONTEVIDEO. "Memoria del Concejo Departamental de Montevideo. 1955-1959". Mdeo. 1959.
DE LA TORRE, N., RODRIGUEZ, J., SALA DE TOURON, L. "La revolución agraria artiguista". Mdeo. 1969.
DE LOS CAMPOS, Octavio. "Montevideo se agranda...". Revista Arquitectura. Mdeo. 1932.
DE LOS CAMPOS, Octavio. "Sobre las Conferencias del Dr. Hegemann". Revista Arquitectura. Mdeo. 1932.
DE MARIA, Isidoro. "Hombres notables de la República Oriental del Uruguay". Mdeo. 1939.
DE MARIA, Isidoro. "Montevideo antiguo". Mdeo. 1887 a 1890.
DE PENA, Carlos Ma. "Memorándum relativo a la cuestión puerto en la bahía de Montevideo". Mdeo. 1899.
FERNANDEZ SALDAÑA, J. M. "Fichas para un diccionario uruguayo de biografías. 1810-1940". Mdeo. 1945.
FERNANDEZ SALDAÑA, J. M. "Historia del Puerto de Montevideo". Mdeo. 1939.
FERNANDEZ SALDAÑA, J. M. "Para la Historia del Teatro Solís". Revista Arquitectura. Mdeo. 1928.
FERNANDEZ SALDAÑA, J. M. Varios artículos. Diario "El Día". Suplemento.
FURLONG, Guillermo. "La Catedral de Montevideo (1724-1930)". Revista de la Sociedad Amigos de la Arqueología. Mdeo. 1932.
GARCIA, Flavio. "Una historia de los orientales y de la revolución hispanoamericana". Mdeo. 1950.
GARCIA, Juan A. "La ciudad indiana". Santa Fe. 1954.
GARCIA ACEVEDO, D. "Documentos para la historia de Montevideo". Revista Histórica. Mdeo. 1912.
GARCIA ESTEBAN, F. "Artes plásticas del Uruguay en el siglo XX". Mdeo. 1968.
GARMENDIA, Dionisio. "Montevideo, elementos para una sociología urbana". Cuadernos Latino Americanos de Economía Humana. Mdeo. 1959.
GIMENEZ, J. A. "El Barrio Reus". Mdeo. 1889.
GIURIA, Juan. "Arquitectura Colonial". Revista Nacional. Mdeo. 1938.
GIURIA, Juan. "La Arquitectura en el Uruguay". Mdeo. 1955 a 1958.
HAUTECOEUR, L. "Histoire de l'Architecture classique en France". T. V, VI, VII. París. 1953.
INSTITUTO DE TEORIA DE LA ARQUITECTURA Y URBANISMO. "Limitación territorial de la ciudad de Montevideo". Mdeo. 1956.
INSTITUTO HISTORICO Y GEOGRAFICO. "Conmemoración del II Centenario de Montevideo". Mdeo. 1927.
INSTITUTO HISTORICO Y GEOGRAFICO. "Fundación de Montevideo". Mdeo. 1919.
INTENDENCIA MUNICIPAL DE MONTEVIDEO. "Memoria del Departamento de Arquitectura". Mdeo. 1950 a 1952.

KOSSOK, Manfred. "El Virreinato del Río de la Plata. Su estructura económico-social". Mdeo. 1959.
LERENA ACEVEDO, R. "Problemas de urbanismo: Proyecto de Ley sobre creación de pueblos y ciudades". Revista O.P.E. Mdeo. 1924.
LERENA ACEVEDO, R. "Problemas urbanos. Tráfico y transportes". Mdeo. 1932.
LEVENE, Ricardo. "Investigaciones acerca de la Historia Económica del Virreinato del Río de la Plata". La Plata. 1927.
LUCCHINI, Aurelio. "Evolución de la arquitectura nacional desde 1939 a 1959". Revista S.A.U. Mdeo. 1964.
LUCCHINI, Aurelio. "Fascículo de Información Nº 3". I.H.A. F. de A. Mdeo. 1964.
LUCCHINI, Aurelio. "Ideas y formas en la Arquitectura Nacional". Colección Nuestra Tierra. Fascículo Nº 6. Mdeo. 1969.
LUCCHINI, A., BARACCHINI, H. "Fascículo de Información Nº 2". I.H.A. F. de A. Mdeo. 1963.
LUCCHINI, A., BARACCHINI, H. "Fascículo de Información Nº 7". I.H.A. F. de A. Mdeo. 1966.
LUCCHINI, A., CONTI de QUEIRUGA, N. "Arquitectura del Uruguay". Revista S.A.U. Mdeo. 1964.
LUCCHINI, A., CONTI de QUEIRUGA, N. "Fascículo de Información Nº 1". I.H.A. F. de A. Mdeo. 1962.
LUCCHINI, A., MURAS, O., ALVAREZ LENZI, R., BARACCHINI, H. "Fascículo de Información Nº 9". I.H.A. F. de A. Mdeo. 1968.
LYNCH, John. "Administración colonial española. 1782-1810". Mdeo. 1962.
MAESO, Carlos Ma. "El Uruguay a través de un siglo". Mdeo. 1910.
MAGARIÑOS DE MELO, M. "El gobierno del Cerrito". Mdeo. 1948 a 1961.
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS. DIRECCION DE ARQUITECTURA. "Contribución de la Sección Embellecimientos de Pueblos y Ciudades al Primer Congreso Pan Americano de Arquitectos celebrado en la ciudad de Montevideo". Mdeo. 1920.
MONTERO BUSTAMANTE, R. "Arquitectura Colonial". Revista Histórica. Mdeo. 1909.
MONTERO BUSTAMANTE, R. "La ciudad colonial". Revista Nacional. Mdeo. 1944.
MORETTI, Gaetano. "Palacio Legislativo de Montevideo. Plan regulador de la Plaza y afluencia de las calles adyacentes". Mdeo. 1921.
MURAS, Otilia. "La Casa de Ejercicios de Montevideo". Revista F. de A. Mdeo. 1965.
MURAS, O., ALVAREZ LENZI, R. "Area Metropolitana". Revista F. de A. Mdeo. 1965.
ODDONE, Juan. "Economía y sociedad en el Uruguay liberal". Mdeo. 1967.
ODDONE, Juan. "La emigración europea al Río de la Plata. Motivaciones y proceso de incorporación". Mdeo. 1966.
ODDONE, Juan. "La formación del Uruguay moderno. La inmigración y el desarrollo económico-social". B.A. 1966.
OTS CAPDEQUI, J. M. "El estado español en las Indias". México. 1941.

OTS CAPDEQUI, J. M. "Instituciones sociales en la América española en el período colonial". La Plata. 1934.

PARIS de ODDONE, B., FARAONE, R., ODDONE, J. "Cronología comparada de la Historia del Uruguay. 1830-1945". Mdeo. 1966.

PEREZ CASTELLANOS, J. M. "Montevideo a fines del siglo XVIII". Revista Nacional. Mdeo. 1944.

PEREZ MONTERO, C. "La Calle del 18 de Julio". Mdeo. 1942.

PEREZ MONTERO, C. "La Iglesia Matriz; 1855-1867". Revista Nacional. Mdeo. 1943.

PEREZ MONTERO, C. "El Cabildo de Montevideo". Revista Nacional. Mdeo. 1943.

PIVEL DEVOTO, J. E. "Raíces coloniales de la revolución oriental de 1811". Mdeo. 1957.

PIVEL DEVOTO, J. E., RANIERI DE PIVEL DEVOTO, A. "Historia de la República Oriental del Uruguay". Mdeo. 1956.

PUIGROSS, Rodolfo. "De la colonia a la revolución". B. A. 1943.

REBORATTI, Alberto. "La edificación moderna en Montevideo". Mdeo. 1915.

REYES ABADIE, W., BRUSCHERA, O., MELOGNO, T. "La Banda Oriental, pradera, frontera, puerto". Mdeo. 1966.

RICALDONI, Américo. "La planificación urbanística en la evolución de Montevideo". I.U. Mdeo. 1942-1943.

ROS, Francisco. "La fundación de Montevideo". Revista Histórica. Mdeo. 1910.

SALA DE TOURON, L., RODRIGUEZ, J., DE LA TORRE, N. "Evolución económica de la Banda Oriental". Mdeo. 1967.

SALAVERRI, Vicente. "En el Montevideo del año 1910". Revista Nacional. Mdeo. 1952.

SCARONE, Arturo. "Uruguayos contemporáneos. Diccionario de datos biográficos". Mdeo. 1918.

SCASSO, Juan A. "La vivienda y el verde en Montevideo". Revista I.U. F. de A. Mdeo. 1939.

SEIJO, Carlos. "La casa del Cabildo de Montevideo". Revista Histórica. Mdeo. 1941.

SCHIAFFINO, Rafael. 'El Sitio". Revista Nacional. Mdeo. 1953.

SCHUBERT, O. "El barroco español". Madrid. 1924.

SURRACO, Carlos. "El Hospital de Clínicas de Montevideo". Revista Arquitectura. Mdeo. 1935.

TERRA, Juan Pablo. "La vivienda". Colección Nuestra Tierra. Fascículo Nº 38. Mdeo. 1969.

TRAVIESO, Carlos Ma. "Montevideo en la época Colonial". Mdeo. 1937.

VEGH GARZON. "El problema de los transportes". Revista O.P.E. Mdeo. 1930.

VILLEGAS BERRO, F. "Arquitectura industrial". Revista C.E.D.A. Mdeo. 1967.

VISCA, Sergio. "Emilio Reus y su época: aspectos económicos y sociales". Mdeo. 1963.
ZABALA, Bruno M. "Diario de su expedición a Montevideo". Mdeo. 1950.
ZUM FELDE, A. "Evolución histórica del Uruguay". Mdeo. 1951.
ZUM FELDE, A. "Proceso intelectual del Uruguay". Mdeo. 1930.

"Anteproyecto del Plan Regulador de Montevideo". Revista Arquitectura. Mdeo. 1931.
"Apuntes históricos sobre el descubrimiento y población de la Banda Oriental del Río de la Plata y las ciudades de Montevideo, Maldonado, etc., por D. Dámaso Larrañaga y D. José R. Guerra". Revista Histórica. Mdeo. 1913.
"Arquitectura de Jardines. Un aspecto del Prado". Revista Arquitectura. Mdeo. 1923.
"Capilla de la Caridad. Arqueología nacional". Revista Arquitectura. Mdeo. 1920.
"Casa de los Ejercicios. Trabajo de relevamiento topográfico". Revista Arquitectura. Mdeo. 1921.
"Cincuentenario de El Siglo. 1863-1913". Mdeo. 1913.
"Ciudad de Montevideo. Problemas de Urbanismo en el año 1837. Memoria de la Comisión Topográfica". Revista Arquitectura. Mdeo. 1928.
"Colección Legislativa de la República Oriental del Uruguay". Mdeo. 1900 a 1907.
"Concejo de Administración Departamental de Montevideo. Decreto aprobando el trazado definitivo de la Rambla Sud". Revista O.P.E. Mdeo. 1925.
"Concurso Internacional de Proyectos para la construcción del Palacio Municipal de Montevideo". Revista Arquitectura. Mdeo. 1923.
"Conferencias del Dr. Werner Hegemann". Revista Arquitectura. Mdeo. 1931.
"Crítica gráfica al desorden urbano". Revista I.U. F. de A. Mdeo. 1939.
"Documentación de nuestra arquitectura colonial". Revista O.P.E. Mdeo. 1925.
"El Arquitecto Gaetano Moretti". Revista Arquitectura. Mdeo. 1938.
"El Arquitecto Víctor Rabú". Revista Arquitectura. Mdeo. 1928.
"El Concurso del Palacio Municipal". Revista Arquitectura. Mdeo. 1924.
"El Concurso Internacional de proyectos para el trazado general de Avenidas en la ciudad de Montevideo". Revista Arquitectura. Mdeo. 1920.
"El libro del Centenario del Uruguay. 1825-1925". Mdeo. 1925.
"El plano regulador de Montevideo". Revista Arquitectura. Mdeo. 1919.
"El trazado de Avenidas de Montevideo". Revista Arquitectura. Mdeo. 1920.

"Embellecimiento de los jardines públicos". Revista Arquitectura. Mdeo. 1914.
"En el Concejo Departamental. Audiencia al Ministro de O. Públicas sobre descongestionamiento del tráfico de algunas zonas de la capital". Revista O.P.E. Mdeo. 1926.
"Estadio de Montevideo. Arq. J. A. Scasso". Revista Arquitectura. Mdeo. 1930.
"Estudio de espacios verdes". Revista I.U. F. de A. Mdeo. 1937.
"Estudio urbanístico, analítico y crítico de Montevideo considerándolo evolutivamente desde su fundación hasta 1930". Revista I.U. F. de A. Mdeo. 1937.
"Homenaje a la República en el primer centenario de su independencia". Mdeo. 1930.
"Hospital de Clínicas. Concurso de planos". Revista Arquitectura. Mdeo. 1930.
"Instituto de Urbanismo. Facultad de Arquitectura. Ideas y propósitos". Revista I.U. F. de A. Mdeo. 1937.
"INVE. Enfoques sobre su constitución, sociología y realizaciones". Revista Arquitectura. Mdeo. 1956.
"Jardín Botánico del Prado". Revista Arquitectura. Mdeo. 1921.
"La Arquitectura Colonial en Montevideo". Revista Arquitectura. Mdeo. 1916.
"La Casa de los Ximenez". Revista Arquitectura. Mdeo. 1942.
"La construcción de la Rambla Sur". Revista O.P.E. Mdeo. 1927.
"La creación del Instituto de Urbanismo no es el fruto de una improvisación". Revista I.U. F. de A. Mdeo. 1937.
"La Rotunda del Cementerio Central". Anales F. de A. Mdeo. 1949.
"Los muros de Montevideo". Revista Nacional. Mdeo. 1946.
"Los paseos de Montevideo". Revista Arquitectura-Economía. Mdeo. 1935.
"Montevideo. Algunos de sus aspectos". Revista Arquitectura. Mdeo. 1927.
"Montevideo en 1810". Revista Histórica. Mdeo. 1966.
"Montevideo hacia el año 1800". Anales F. de A. Mdeo. 1944.
"Montevideo. Hospital de Caridad. Reseña retrospectiva desde su fundación". Mdeo. 1889.
"Montevideo. 1830-1930". (Album). Mdeo. 1930.
"Montevideo Pintoresco. Aspectos de la Ciudad y de sus alrededores". Revista Arquitectura. Mdeo. 1930.
"Motivos que tuvo la Facultad de Arquitectura para crear el Instituto de Urbanismo incorporado a su Casa de Estudios". Revista I.U. F. de A. Mdeo. 1937.
"Plan Director del Concejo Departamental. Aspectos en su faz edilicia y urbanística". Revista Arquitectura. Mdeo. 1958.
"Plan Regulador de la Plaza del Palacio Legislativo y de las calles adyacentes. Proyecto del Arq. C. Moretti". Revista Arquitectura. Mdeo. 1920.
"Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias". Madrid. 1943.
"Recuerdo de Montevideo" (Album). Mdeo. 1875.
"Registro Nacional de Leyes y Decretos". Mdeo. 1908 a 1968.

"Síntesis cronológica de la arquitectura escolar en el Uruguay". Revista C.E.D.A. Mdeo. 1968.
"Síntesis del Programa de estudios de Trazado de Ciudades y Arquitectura Paisajista. (Urbanística)". Revista I.U. F. de A. Mdeo. 1937.
"Sobre el arq. Bernardo Poncini". Revista Nacional. Mdeo. 1944.
"Sobre Urbanismo. Las conferencias del Prof. Arq. León Jaussely". Revista Arquitectura. Mdeo. 1926.
"Temas desarrollados en el curso práctico de urbanística, dentro del período 1923-1937". Revista I.U. F. de A. Mdeo. 1937.
"Una visión de Montevideo en 1867". Revista Nacional. Mdeo. 1939.
"Un problema social. El empleo de las horas libres en la ciudad. Interpretación urbanístico-arquitectónica. Arq. J. A. Scasso". Revista Arquitectura. Mdeo. 1942.
"Urbanización de la Zona Norte de Montevideo". Revista O.P.E. Mdeo. 1925.

ABREVIATURAS

B.A.	Buenos Aires.
C.D.M.	Concejo Departamental de Montevideo.
C.E.D.A.	Centro de Estudiantes de Arquitectura.
F. de A.	Facultad de Arquitectura.
I.H.A.	Instituto de Historia de la Arquitectura.
I.H.G.	Instituto Histórico y Geográfico.
I.T.U.	Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo.
I.U.	Instituto de Urbanismo.
Mdeo.	Montevideo.
M.O.P.	Ministerio de Obras Públicas.
O.P.E.	Obrás Públicas y Edilicias.
S.A.U.	Sociedad de Arquitectos del Uruguay.

Las fotos utilizadas en el presente trabajo pertenecen al Archivo del I. H. A. y Diapoteca de la Facultad de Arquitectura. Agradecemos a sus respectivos jerarcas, Arqs. Aurelio Lucchini e Italo Sica, la colaboración prestada.

Julio de 1970.

INDICE

ESTA OBRA SE TERMINO DE
IMPRIMIR EN MAYO
DE 1972, EN IMPRESORA
REX S. A., GABOTO 1525.

COMISION DEL PAPEL
EDICION AMPARADA EN EL
ART. 79 DE LA LEY 13.349.

PRECIO DE VENTA AL PUBLICO
SUJETO A MODIFICACION DE
ACUERDO A LA LEY Nº 13.720
DE 16 DE DICIEMBRE DE 1968"
(COPRIN) $ 800.00

PORTADA
JOSE LUIS SIVORI

DEPOSITO LEGAL Nº 29262/